Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/2422

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/4 — 80604 — 6241/67

Bonn, den 21. Dezember 1967

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation hat auf ihrer 50. Tagung (Juni 1966)

1. **das Übereinkommen 125 über die Befähigungsnachweise der Fischer**
2. **das Übereinkommen 126 über die Quartierräume an Bord von Fischereifahrzeugen**
3. **die Empfehlung 126 betreffend die berufliche Ausbildung der Fischer**
4. **die Empfehlung 127 betreffend die Rolle der Genossenschaften in der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Entwicklungsländer**

angenommen.

Die Bundesregierung ist nach Artikel 19 Abs. 5 bis 7 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation (BGBl. 1957 II S. 517) verpflichtet, diese Übereinkommen und Empfehlungen spätestens 18 Monate nach Abschluß der 50. Internationalen Arbeitskonferenz dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat vorzulegen.

Als Anlagen übersende ich daher den gemeinsam mit Österreich und der Schweiz festgelegten deutschen Wortlaut der Übereinkommen 125 und 126 sowie der Empfehlungen 126 und 127 nebst Stellungnahmen der Bundesregierung hierzu.

Federführend ist der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Übereinkommen 125

Übereinkommen über die Befähigungsnachweise der Fischer

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 1. Juni 1966 zu ihrer fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Befähigungsnachweise der Fischer, eine Frage, die zum sechsten Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört;

hat von den Bestimmungen des Übereinkommens über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936, Kenntnis genommen, das bestimmt, daß keine Person an Bord eines Schiffes, für das jenes Übereinkommen gilt, die Dienste des Schiffsführers oder Schiffers, eines Wachoffiziers des Deckdienstes, des leitenden Schiffsingenieurs oder eines wachhabenden Schiffsingenieurs ausüben noch zur Ausübung solcher Dienste eingesetzt werden darf, wenn sie nicht einen Befähigungsausweis besitzt, aus dem sich ihre Eignung zur Ausübung dieser Dienste ergibt, wobei dieser Ausweis von der zuständigen Stelle des Gebietes ausgestellt oder anerkannt sein muß, in dem das Schiff eingetragen ist;

geht davon aus, daß die Erfahrung gezeigt hat, daß weitere internationale Normen zur Festlegung der Mindesterfordernisse für die Ausstellung von Befähigungsnachweisen für den Dienst auf Fischereifahrzeugen wünschenswert sind; und hat

dabei bestimmt, daß diese Normen die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 21. Juni 1966, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Befähigungsnachweise der Fischer, 1966, bezeichnet wird.

Teil I. Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

Der Ausdruck „Fischereifahrzeug" im Sinne dieses Übereinkommens umfaßt Schiffe und Boote aller Art, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden und in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, mit Ausnahme von

a) Schiffen und Booten unter 25 Bruttoregistertonnen;

b) Schiffen und Booten, die zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden;

c) Schiffen und Booten, die zum Fischen als Sport oder zum Vergnügen verwendet werden;

d) Fischereiforschungsschiffen und Fischereischutzschiffen.

Artikel 2

Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, Fahrzeuge, die zur Küstenfischerei im Sinne der innerstaatlichen Gesetzgebung verwendet werden, von der Anwendung dieses Übereinkommens ausnehmen.

Artikel 3

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeuten die Ausdrücke

a) „Schiffsführer" jede Person, der die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist;

b) „Steuermann" jede Person, die nachgeordnete Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug ausübt, einschließlich jeder Person, mit Ausnahme des Lotsen, der jederzeit die Navigation eines solchen Fahrzeugs übertragen werden kann;

c) „Maschinist" jede Person, der die ständige Verantwortung für die Antriebsmaschinen eines Fischereifahrzeugs übertragen ist.

Teil II. Ausstellung von Befähigungsnachweisen

Artikel 4

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat Normen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen aufzustellen, die den Inhaber berechtigen, die Aufgaben eines Schiffsführers, Steuermanns oder Maschinisten an Bord eines Fischereifahrzeugs auszuüben.

Artikel 5

1. Alle Fischereifahrzeuge, für die dieses Übereinkommen gilt, müssen einen Schiffsführer an Bord haben, der einen Befähigungsnachweis besitzt.

2. Alle Fischereifahrzeuge über 100 Bruttoregistertonnen, die für Tätigkeiten oder in Zonen ver-

wendet werden, die von der innerstaatlichen Gesetzgebung festzulegen sind, müssen einen Steuermann an Bord haben, der einen Befähigungsnachweis besitzt.

3. Alle Fischereifahrzeuge, deren Motorleistung einen von der zuständigen Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, festzulegenden Grenzwert überschreitet, müssen einen Maschinisten an Bord haben, der einen Befähigungsnachweis besitzt. In geeigneten Fällen kann jedoch der Schiffsführer oder Steuermann eines Fischereifahrzeugs auch die Aufgaben des Maschinisten wahrnehmen, wenn er einen Befähigungsnachweis für Maschinisten besitzt.

4. Die Befähigungsnachweise für Schiffsführer, Steuerleute und Maschinisten können entsprechend der innerstaatlichen Gesetzgebung je nach Größe und Typ des Fischereifahrzeugs sowie der Art der ausgeübten Fangtätigkeit und der Fangzone mit unbeschränkter oder mit beschränkter Gültigkeit ausgestellt werden.

5. Die zuständige Stelle kann in Einzelfällen einem Fischereifahrzeug gestatten, ohne die volle Anzahl von Inhabern von Befähigungsnachweisen auszulaufen, wenn sie sich vergewissert hat, daß keine geeigneten Ersatzkräfte verfügbar sind und daß unter Berücksichtigung aller Umstände des betreffenden Falls keine Sicherheitserwägungen dagegen sprechen, das Schiff auslaufen zu lassen.

Artikel 6

1. Das von der innerstaatlichen Gesetzgebung für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises vorgeschriebene Mindestalter darf nicht niedriger sein als

a) zwanzig Jahre für einen Schiffsführer;

b) neunzehn Jahre für einen Steuermann;

c) zwanzig Jahre für einen Maschinisten.

2. Für den Dienst als Schiffsführer oder Steuermann eines in der Küstenfischerei verwendeten Fischereifahrzeugs und für den Dienst als Maschinist auf einem kleinen Fischereifahrzeug, dessen Motorleistung unter einem Grenzwert liegt, der von der zuständigen Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, festzulegen ist, kann das Mindestalter auf achtzehn Jahre festgesetzt werden.

Artikel 7

Die von der innerstaatlichen Gesetzgebung für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises für Steuerleute vorgeschriebene Mindestberufserfahrung hat mindestens drei Jahre Seefahrtzeit im Deckdienst zu betragen.

Artikel 8

1. Die von der innerstaatlichen Gesetzgebung für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises für Schiffsführer vorgeschriebene Mindestberufserfahrung hat mindestens vier Jahre Seefahrtzeit im Deckdienst zu betragen.

2. Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, verlangen, daß ein Teil dieser Seefahrtzeit als Steuermann mit Befähigungsnachweis zurückzulegen ist. Wenn die innerstaatliche Gesetzgebung die Ausstellung von Befähigungsnachweisen verschiedener Grade mit unbeschränkter oder beschränkter Gültigkeit für Schiffsführer von Fischereifahrzeugen vorsieht, kann die Art der erforderlichen Seefahrtzeit als Steuermann mit Befähigungsnachweis oder die Art des während dieser Seefahrtzeit innegehabten Befähigungsnachweises entsprechend unterschiedlich sein.

Artikel 9

1. Die von der innerstaatlichen Gesetzgebung für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises für Maschinisten vorgeschriebene Mindestberufserfahrung hat mindestens drei Jahre Seefahrtzeit im Maschinendienst zu betragen.

2. Für Schiffsführer oder Steuerleute mit Befähigungsnachweis kann eine kürzere Seefahrtzeit vorgeschrieben werden.

3. Für die in Artikel 6 Absatz 2 dieses Übereinkommens erwähnten kleinen Fischereifahrzeuge kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, eine Seefahrtzeit von zwölf Monaten vorschreiben.

4. Die Arbeit in einer Maschinenwerkstatt kann zum Teil auf die in den Absätzen 1 bis 3 dieses Artikels geforderte Seefahrtzeit angerechnet werden.

Artikel 10

Den Personen, die einen anerkannten Ausbildungslehrgang mit Erfolg abgeschlossen haben, kann die Ausbildungszeit auf die nach Artikel 7, 8 und 9 dieses Übereinkommens geforderte Seefahrtzeit angerechnet werden, jedoch nur bis zu einem Höchstmaß von zwölf Monaten.

Teil III. Prüfungen

Artikel 11

Bei den Prüfungen, die von der zuständigen Stelle veranstaltet und beaufsichtigt werden, um festzustellen, ob die Bewerber um Befähigungsnachweise die notwendige Eignung für die entsprechenden Dienste besitzen, haben diese je nach Art und Grad des Befähigungsnachweises genügende Kenntnisse auf Gebieten wie den folgenden nachzuweisen:

a) Schiffsführer und Steuerleute:

i) allgemeine nautische Fächer, einschließlich Seemannschaft, Handhabung des Schiffes und Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie eine angemessene Beherrschung der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;

ii) praktische Navigation, einschließlich der Verwendung elektronischer oder mechanischer Navigationshilfen;

iii) sichere Arbeitsmethoden, einschließlich der sicheren Handhabung der Fanggeräte;

b) Maschinisten:

i) Theorie, Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Dampfmaschinen oder Verbrennungsmotoren und deren Zubehör;

ii) Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Kühlanlagen, Pumpen, Deckwinden und der sonstigen mechanischen Ausrüstung von Fischereifahrzeugen, einschließlich der Auswirkung auf die Stabilität;

iii) Grundkenntnisse bezüglich der elektrischen Anlagen an Bord sowie Instandhaltung und Instandsetzung der elektrischen Maschinen und Ausrüstung auf Fischereifahrzeugen;

iv) technische Sicherheitsvorkehrungen und Notmaßnahmen, einschließlich der Verwendung von Rettungs- und Feuerlöschgeräten.

Artikel 12

Die in Artikel 11 Buchstabe a erwähnten Prüfungen zur Erlangung von Befähigungsnachweisen für Schiffsführer und Steuerleute können ferner die folgenden Gebiete umfassen:

a) Fangtechnik, gegebenenfalls einschließlich der Bedienung elektronischer Fischortungsgeräte und der Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Fanggeräten;

b) Lagerung, Säuberung und Verarbeitung der Fische an Bord.

Artikel 13

Während eines Zeitraumes von drei Jahren, gerechnet vom Tag des Inkrafttretens der innerstaatlichen Gesetzgebung zur Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens, können Befähigungsnachweise an Personen ausgestellt werden, die keine Prüfung gemäß Artikel 11 und 12 dieses Übereinkommens abgelegt haben, aber tatsächlich eine ausreichende praktische Erfahrung besitzen, die für die Ausübung der dem betreffenden Befähigungsnachweises entsprechenden Aufgaben genügt, und denen kein schwerer technischer Fehler zur Last zu legen ist.

Teil IV. Durchführungsmaßnahmen

Artikel 14

1. Jedes Mitglied hat die Einhaltung der innerstaatlichen Gesetzgebung zur Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens durch eine wirksame Aufsicht sicherzustellen.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung zur Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens hat die Fälle zu bestimmen, in denen die Behörden eines Mitglieds Fahrzeuge, die in seinem Gebiet eingetragen sind, wegen einer Übertretung der Bestimmungen dieser Gesetzgebung zurückhalten können.

Artikel 15

1. Die innerstaatliche Gesetzgebung zur Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens hat Strafen oder Dienststrafmaßnahmen für die Fälle festzusetzen, in denen die Bestimmungen dieser Gesetzgebung nicht eingehalten worden sind.

2. Insbesondere sind solche Strafen oder Dienststrafmaßnahmen vorzusehen gegen

a) den Eigentümer eines Fischereifahrzeugs oder seinen Vertreter oder den Schiffsführer, die eine Person ohne den geforderten Befähigungsnachweis anheuern;

b) Personen, die in betrügerischer Weise oder durch Gebrauch gefälschter Papiere eine Anstellung erlangen, die einen Befähigungsnachweis erfordert, ohne den entsprechenden Befähigungsnachweis zu besitzen.

Teil V. Schlußbestimmungen

Artikel 16

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 17

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eineingetragen ist.

2. Es tritt in Kraft zwölf Monate nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generaldirektor eingetragen worden sind.

3. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 18

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in

Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 19

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der zweiten Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Artikel 20

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

Artikel 21

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, sooft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 22

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 18, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.

b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

Artikel 23

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise maßgebend.

Stellungnahme der Bundesregierung zum Übereinkommen 125

Das Übereinkommen ergänzt das von Deutschland bisher nicht ratifizierte Übereinkommen 53 über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, indem es für den Bereich der Seefischerei die Mindestvoraussetzungen für die Erteilung von Befähigungsnachweisen an Schiffsführer, Steuerleute und Maschinisten genauer festlegt.

Das deutsche Recht enspricht weitgehend den Anforderungen des Übereinkommens.

Im einzelnen gilt folgendes:

Die in Teil I und II des Übereinkommens geforderten innerstaatlichen Normen über Befähigungsnachweise sind in der Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Schiffsbesetzungsordnung) vom 29. Juni 1931 (RGBl. II S. 517), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. Januar 1960 (BGBl. II S. 147), enthalten. Die Regeln, die danach für die Besetzung deutscher Seefischereifahrzeuge und die Befähigungszeugnisse ihrer Kapitäne, Steuerleute und Maschinisten gelten, bleiben in keinem Punkt hinter den Bestimmungen des Übereinkommens zurück. Teilweise gehen sie weiter als das Übereinkommen, z. B. in den Anforderungen an die Besetzung kleinerer Schiffe sowie dadurch, daß die Ausstellung der Befähigungszeugnisse in den meisten Fälle ein höheres Mindestalter und eine längere Berufserfahrung voraussetzt.

Die in Teil III des Übereinkommens vorgeschriebenen oder empfohlenen Prüfungsgebiete sind in den staatlichen Prüfungsordnungen in Verbindung mit den Lehrplänen der Seefahrt- und der Seemaschinistenschulen vorgesehen.

Die in Teil IV Artikel 14 Abs. 1 des Übereinkommens geforderte Aufsicht gehört zu den Aufgaben der Seemannsämter und der Wasserschutzpolizei. Dem Art. 14 Abs. 2 wird dadurch genügt, daß die Wasserschutzpolizei nach allgemeinem Polizeirecht befugt ist, ein Schiff ohne die vorgeschriebene Besetzung zurückzuhalten.

Der Verpflichtung aus Artikel 15 schließlich wird bereits jetzt zum Teil durch § 123 a des Seemannsgesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) in der Fassung des Gesetzes vom 25. 8. 1961 (BGBl. II S. 1391) in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 dieses Änderungsgesetzes sowie durch die §§ 263 und 267 des Strafgesetzbuches (Betrug, Urkundenfälschung) genügt.

Teil V des Übereinkommens enthält formelle Bestimmungen, die keiner innerstaatlichen Ausführungsgesetzgebung bedürfen.

Gegen eine Ratifizierung des Übereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Es wird jedoch noch geprüft, inwieweit das geltende deutsche Recht den Anforderungen des Artikels 15 des Übereinkommens genügt, oder ob noch zusätzlich Straf- oder Bußgeld-Vorschriften geschaffen werden müßten.

Internationale Arbeitskonferenz

Übereinkommen 126

Übereinkommen über die Quartierräume an Bord von Fischereifahrzeugen

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 1. Juni 1966 zu ihrer fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Quartierräume an Bord von Fischereifahrzeugen, eine Frage, die zum sechsten Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 21. Juni 1966, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, bezeichnet wird.

Teil I. Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Seeschiffe und -boote jeder Art mit Kraftantrieb, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden und in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen Schiffe und Boote als Seeschiffe und -boote im Sinne dieses Übereinkommens zu gelten haben.

3. Dieses Übereinkommen gilt nicht für Schiffe und Boote mit weniger als 75 Tonnen; jedoch ist das Übereinkommen auf Schiffe und Boote mit 25 bis 75 Tonnen anzuwenden, wenn die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, entscheidet, daß dies tunlich und durchführbar ist.

4. Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, für die Zwecke dieses Übereinkommens die Länge an Stelle des Raumgehalts als maßgebendes Merkmal verwenden; in diesem Fall gilt das Übereinkommen nicht für Schiffe und Boote von weniger als 24,4 m (80 Fuß) Länge. Das Übereinkommen ist jedoch auf Schiffe und Boote mit einer Länge von 13,7 bis 24,4 m (45 bis 80 Fuß) anzuwenden, wenn die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, entscheidet, daß dies tunlich und durchführbar ist.

5. Dieses Übereinkommen gilt nicht für

a) Schiffe und Boote, die in der Regel zum Fischen als Sport oder zum Vergnügen verwendet werden;

b) Segelschiffe und -boote mit Hilfsmotoren;

c) Schiffe und Boote, die zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden;

d) Fischereiforschungsschiffe und Fischereischutzschiffe.

6. Die folgenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten nicht für Fahrzeuge, die in der Regel weniger als 36 Stunden ihrem Heimathafen fernbleiben und deren Besatzung während des Hafenaufenthaltes nicht ständig an Bord wohnt:

a) Artikel 9 Absatz 4;

b) Artikel 10;

c) Artikel 11;

d) Artikel 12;

e) Artikel 13 Absatz 1;

f) Artikel 14;

g) Artikel 16.

Jedoch sind auch solche Fahrzeuge mit angemessenen sanitären Einrichtungen sowie Meßräumen, Kochgelegenheiten und Ruheräumen auszustatten.

7. Von den Bestimmungen des Teiles III dieses Übereinkommens kann in bezug auf jedes Fahrzeug abgewichen werden, falls die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, die beabsichtigten Abweichungen als derart vorteilhaft erachtet, daß die dadurch geschaffenen Bedingungen im ganzen nicht ungünstiger sind als die Bedingungen, die sich aus der vollen Anwendung des Übereinkommens ergeben würden; das Mitglied hat eingehende Auskünfte über alle Abweichungen dieser Art dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu übermitteln, der hiervon die Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation verständigt.

Artikel 2

In diesem Übereinkommen bedeuten die Ausdrücke

a) „Fischereifahrzeug" oder „Fahrzeug" jedes Schiff oder Boot, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet;

b) „Tonnen" den Raumgehalt an Bruttoregistertonnen;

c) „Länge" die Schiffslänge, gemessen von der Vorderkante des Vorstevens auf der Höhe des Backdecks bis zur Hinterkante des Hinterstevens oder, falls kein Hintersteven vorhanden ist, bis zur Vorderseite des Ruderschaftes;

d) „Offizier" jede Person mit Ausnahme des Schiffsführers, die nach der innerstaatlichen Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, nach Gesamtarbeitsvertrag oder Gewohnheit den Dienstgrad eines Schiffsoffiziers besitzt;

e) „Mannschaftsmitglieder" alle Mitglieder der Besatzung mit Ausnahme der Offiziere;

f) „Quartierräume der Besatzung" die zur Verwendung durch die Besatzung bestimmten Schlaf- und Meßräume sowie die zugehörigen sanitären Einrichtungen;

g) „vorgeschrieben" durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch die zuständige Stelle vorgeschrieben;

h) „genehmigt" durch die zuständige Stelle genehmigt;

i) „neu eingetragen" bei gleichzeitigem Wechsel der Flagge und des Eigentümers neu eingetragen.

Artikel 3

1. Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, verpflichtet sich, gesetzliche Vorschriften in Kraft zu belassen, welche die Durchführung der Bestimmungen der Teile II, III und IV dieses Übereinkommens gewährleisten.

2. Die gesetzlichen Vorschriften haben

a) die zuständige Stelle zu verpflichten, sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen;

b) die für ihre Durchführung verantwortlichen Personen zu bezeichnen;

c) die Einrichtung und Aufrechterhaltung einer die wirksame Durchführung ausreichend gewährleistenden Aufsicht vorzusehen;

d) angemessene Zwangsmaßnahmen gegen jede Übertretung vorzuschreiben;

e) die zuständige Stelle zu verpflichten, die Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, bei der Ausarbeitung von Vorschriften in regelmäßigen Zeitabständen anzuhören und, soweit möglich, bei deren Durchführung mit den Beteiligten zusammenzuarbeiten.

Teil II. Planung und Überwachung der Quartierräume der Besatzung

Artikel 4

Bevor der Bau eines Fischereifahrzeugs beginnt oder die Quartierräume auf einem bereits bestehenden Fahrzeug wesentlich geändert oder umgebaut werden, sind der zuständigen Stelle eingehende Pläne der Quartierräume und Angaben darüber zur Genehmigung vorzulegen.

Artikel 5

1. Die zuständige Stelle hat eine Besichtigung des Fahrzeugs vorzunehmen und sich zu vergewissern, daß die Quartierräume der Besatzung den gesetzlichen Erfordernissen entsprechen, wenn

a) ein Fischereifahrzeug eingetragen oder neu eingetragen wird;

b) die Quartierräume der Besatzung wesentlich geändert oder umgebaut worden sind;

c) ein anerkannter Berufsverband von Fischern, der die Besatzung ganz oder zum Teil vertritt, oder eine vorgeschriebene Zahl von Besatzungsmitgliedern oder ein vorgeschriebener Bruchteil der Besatzung sich bei der zuständigen Stelle in der vorgeschriebenen Form und zeitig genug, um das Auslaufen des Fahrzeugs nicht zu verzögern, darüber beschwert hat, daß die Quartierräume der Besatzung den Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht entsprechen.

2. Die zuständige Stelle kann nach ihrem Ermessen in regelmäßigen Zeitabständen Besichtigungen vornehmen.

Teil III. Bestimmungen über die Quartierräume der Besatzung

Artikel 6

1. Verteilung, Zugänge, Bau und Anordnung der Quartierräume der Besatzung im Verhältnis zu den anderen Schiffsteilen haben angemessene Sicherheit, Schutz gegen Witterung und die See sowie Isolierung gegen Hitze, Kälte, übermäßige Geräusche und Gerüche oder Ausdünstungen aus anderen Schiffsteilen zu gewährleisten.

2. Erforderlichenfalls sind alle Quartierräume der Besatzung mit Notausgängen zu versehen.

3. Direkte Öffnungen aus den Fischlagerräumen und Fischmehlräumen, Maschinen- und Kesselräumen, Küchen, Lampen- und Farbenkammern, Maschinen-, Deck- und anderen Lagerräumen, Trockenräumen, gemeinsamen Waschräumen oder aus den Wasserklosetten in die Schlafräume sind, soweit irgend möglich, zu vermeiden. Die Schottenteile zwischen solchen Räumen und den Schlafräumen und die Außenschotten der Schlafräume haben an-

gemessen aus Stahl oder einem anderen genehmigten Stoff hergestellt und wasser- und gasdicht zu sein.

4. Die Außenschotten von Schlaf- und Meßräumen haben angemessen isoliert zu sein. Alle Maschinenkästen und alle Schottwände von Küchen und anderen Räumen mit Wärmeausstrahlung haben angemessen isoliert zu sein, wenn die Hitze in den anstoßenden Räumen oder Gängen belästigen könnte. Vorzusehen sind auch Maßnahmen zum Schutz gegen Hitzeausstrahlung der Dampf- und Heißwasserrohre.

5. Die Innenschotten haben aus einem genehmigten Stoff hergestellt zu sein, in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

6. Schlaf-, Meß- und Erholungsräume sowie Gänge in dem der Unterbringung der Besatzung dienenden Teil des Fahrzeugs sind angemessen zu isolieren, um Feuchtigkeitsniederschlag oder Überhitzung zu verhüten.

7. Hauptdampf- und Abdampfrohre von Winden und ähnlichen Geräten dürfen, soweit technisch irgend möglich, weder durch Quartierräume noch durch die zu Quartierräumen führenden Gänge verlaufen; sind sie durch solche Quartierräume oder Gänge gelegt, so haben sie angemessen isoliert und verkleidet zu sein.

8. Innenfüllungen oder- wegerungen sind aus Stoffen herzustellen, deren Oberfläche leicht reingehalten werden kann. Die Verwendung von Brettern mit Spund und Nut sowie jede andere Bauart, die das Einnisten von Ungeziefer begünstigt, ist zu untersagen.

9. Die zuständige Stelle hat zu entscheiden, wie weit Maßnahmen zur Verhütung oder Eindämmung von Bränden beim Bau von Quartierräumen zu treffen sind.

10. Die Wände und Decken von Schlaf- und Meßräumen müssen leicht reinzuhalten sein; für den etwaigen Anstrich sind helle Farben zu verwenden; Kalktünche ist zu untersagen.

11. Der Anstrich der Innenwände ist nach Bedarf zu erneuern oder auszubessern.

12. Baustoff und -art der Deckbekleidung aller Quartierräume der Besatzung bedürfen der Genehmigung; die Deckbekleidung muß feuchtigkeitsdicht und leicht reinzuhalten sein.

13. Offene Decks über den Quartierräumen der Besatzung sind mit einer Isolierung aus Holz oder einem gleichwertigen Stoff zu verkleiden.

14. Bei Verwendung eines zusammengesetzten Deckbelages sind die Übergänge zu den Wänden zur Vermeidung der Fugenbildung abzurunden.

15. Ausreichender Wasserabfluß ist vorzusehen.

16. Alle durchführbaren Maßnahmen sind zu treffen, um die Quartierräume der Besatzung gegen das Eindringen von Fliegen und anderen Insekten abzusichern.

Artikel 7

1. Schlaf- und Meßräume sind mit angemessener Lüftung zu versehen.

2. Die Lüftungsanlage muß so einstellbar sein, daß die Luftbeschaffenheit bei jedem Wetter und Klima befriedigend bleibt und ausreichende Lufterneuerung gewährleistet ist.

3. Fahrzeuge, die regelmäßig zu Fahrten in den Tropen und anderen Gegenden mit ähnlichen klimatischen Verhältnissen verwendet werden, sind, soweit diese Verhältnisse es erfordern, sowohl mit einer mechanischen Lüftung als auch mit elektrischen Ventilatoren auszurüsten; jedoch ist nur eine der beiden Anlagen in solchen Schiffsteilen erforderlich, in denen dadurch eine ausreichende Lüftung gewährleistet wird.

4. Außerhalb dieser Gegenden verwendete Fahrzeuge sind entweder mit einer mechanischen Lüftung oder mit elektrischen Ventilatoren auszurüsten. Die zuständige Stelle kann Fahrzeuge, die gewöhnlich in den kalten Gewässern der nördlichen und südlichen Halbkugel verkehren, von dieser Bestimmung ausnehmen.

5. Die Triebkraft zur Bedienung der in den Absätzen 3 und 4 dieses Artikels vorgesehenen Lüftung hat, soweit tunlich, stets verfügbar zu sein, wenn die Besatzung an Bord wohnt oder arbeitet und die Umstände es erfordern.

Artikel 8

1. Für die Quartierräume der Besatzung ist, entsprechend den klimatischen Verhältnissen, eine angemessene Heizanlage vorzusehen.

2. Die Heizanlage ist, soweit tunlich, stets in Betrieb zu halten, wenn die Besatzung an Bord wohnt oder arbeitet und die Umstände es erfordern.

3. Heizung mittels offenen Feuers ist zu untersagen.

4. Die Heizanlage muß imstande sein, die Temperatur in den Quartierräumen der Besatzung unter den gewöhnlich herrschenden Wetter- und Klimabedingungen, denen das Fahrzeug auf der Fahrt wahrscheinlich ausgesetzt ist, auf einem befriedigenden Stand zu halten; die zuständige Stelle hat die bezüglichen Normen festzusetzen.

5. Heizkörper und sonstige Heizgeräte sind so aufzustellen und, soweit erforderlich, abzuschirmen und mit Sicherheitsvorrichtungen zu versehen, daß Brandgefahr und Gefährdung oder Belästigung der Bewohner der Räume vermieden werden.

Artikel 9

1. Alle Besatzungsräume sind angemessen zu beleuchten. Als Mindestnorm für die natürliche Beleuchtung von Aufenthaltsräumen ist festzusetzen, daß eine Person mit normaler Sehschärfe in der

Lage sein muß, an einem klaren Tag eine normal gedruckte Zeitung an jeder frei zugänglichen Stelle zu lesen. Soweit angemessene natürliche Beleuchtung nicht vorgesehen werden kann, ist für künstliche Beleuchtung zu sorgen, die der genannten Mindestnorm entspricht.

2. Auf allen Fahrzeugen sind, soweit dies durchführbar ist, die Quartierräume der Besatzung mit elektrischem Licht zu versehen. Wenn nicht zwei unabhängige elektrische Kraftquellen vorhanden sind, ist für die Notfälle eine zusätzliche Beleuchtung mit angemessen gebauten Lampen oder Beleuchtungsgeräten vorzusehen.

3. Die künstliche Beleuchtung ist so anzubringen, daß den Bewohnern des Raumes die größtmögliche Lichtwirkung zugute kommt.

4. Neben der normalen Kabinenbeleuchtung hat jede Koje eine zum Lesen ausreichende Beleuchtung aufzuweisen.

5. In den Schlafräumen ist außerdem während der Nacht eine ständige blaue Beleuchtung vorzusehen.

Artikel 10

1. Die Schlafräume sind mittschiffs oder achtern unterzubringen; wenn die Größe, Art oder beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs jede andere Anordnung untunlich oder undurchführbar erscheinen läßt, kann die zuständige Stelle in besonderen Fällen gestatten, daß die Schlafräume im Vorschiff, keinesfalls aber vor dem Kollisionsschott, untergebracht werden.

2. In Schlafräumen darf die Bodenfläche je Person, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer sein als

a) 0,5 m^2 (5,4 Quadratfuß) auf Fahrzeugen von 25 Tonnen oder mehr, aber unter 50 Tonnen;

b) 0,75 m^2 (8,1 Quadratfuß) auf Fahrzeugen von 50 Tonnen oder mehr, aber unter 100 Tonnen;

c) 0,9 m^2 (9,7 Quadratfuß) auf Fahrzeugen von 100 Tonnen oder mehr, aber unter 250 Tonnen;

d) 1,0 m^2 (10,8 Quadratfuß) auf Fahrzeugen von 250 Tonnen oder mehr.

3. Beschließt die zuständige Stelle gemäß Artikel 1 Absatz 4 dieses Übereinkommens, die Länge als maßgebendes Merkmal für die Zwecke des Übereinkommens zu verwenden, so darf in Schlafräumen die Bodenfläche je Person, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer sein als

a) 0,5 m^2 (5,4 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 13,7 m (45 Fuß) oder mehr, aber unter 19,8 m (65 Fuß);

b) 0,75 m^2 (8,1 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 19,8 m (65 Fuß) oder mehr, aber unter 26,8 m (88 Fuß);

c) 0,9 m^2 (9,7 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 26,8 m (88 Fuß) oder mehr, aber unter 35,1 m (115 Fuß);

d) 1,0 m^2 (10,8 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 35,1 m (115 Fuß) oder mehr.

4. Die freie Höhe der Schlafräume der Besatzung hat nach Möglichkeit mindestens 1,90 m (6 Fuß 3 Zoll) zu betragen.

5. Die Zahl der Schlafräume muß ausreichen, um einen oder mehrere gesonderte Schlafräume für jeden Dienst vorsehen zu können. Doch kann die zuständige Stelle für kleine Fahrzeuge Erleichterungen von dieser Bestimmung gewähren.

6. Die Belegschaft eines Schlafraumes darf die folgenden Höchstzahlen nicht überschreiten:

a) Offiziere: soweit möglich, eine Person, keinesfalls aber mehr als zwei Personen je Raum;

b) Mannschaftsmitglieder: soweit möglich, zwei oder drei Personen je Raum, keinesfalls aber mehr als

i) vier Personen je Raum auf Fahrzeugen von 250 Tonnen oder mehr;

ii) sechs Personen je Raum auf Fahrzeugen unter 250 Tonnen.

7. Beschließt die zuständige Stelle gemäß Artikel 1 Absatz 4 dieses Übereinkommens, die Länge als maßgebendes Merkmal für die Zwecke des Übereinkommens zu verwenden, so darf die Belegschaft eines Schlafraumes keinesfalls die folgenden Höchstzahlen an Mannschaftsmitgliedern überschreiten:

a) vier Personen je Raum auf Fahrzeugen mit einer Länge von 35,1 m (115 Fuß) oder mehr;

b) sechs Personen je Raum auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 35,1 m (115 Fuß).

8. Die zuständige Stelle kann in besonderen Fällen Ausnahmen von den Erfordernissen der Absätze 6 und 7 dieses Artikels zulassen, wenn die Größe, die Art oder die beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs diese Erfordernisse als unzumutbar oder undurchführbar erscheinen lassen.

9. In jedem Schlafraum ist die Höchstzahl der Personen, die darin untergebracht werden dürfen, an leicht sichtbarer Stelle leserlich und unlöschbar anzugeben.

10. Für die Mitglieder der Besatzung sind Einzelkojen vorzusehen.

11. Kojen dürfen nicht derart nebeneinander aufgestellt sein, daß eine Koje überstiegen werden muß, um zur Nachbarkoje zu gelangen.

12. Übereinander dürfen nicht mehr als zwei Kojen aufgestellt sein. Wo sich über einer Koje eine Luke befindet, dürfen Kojen der Schiffswand entlang nicht übereinander aufgestellt sein.

13. Die untere von zwei übereinanderliegenden Kojen ist mindestens 0,30 m (12 Zoll) über dem Bo-

den und die obere annähernd in der Mitte zwischen dem Boden der unteren Koje und der Unterseite der Deckbalken anzubringen.

14. Die Mindestinnenmaße einer Koje haben, soweit möglich, 1,90 m zu 0,68 m (6 Fuß 3 Zoll zu 2 Fuß 3 Zoll) zu betragen.

15. Der Rahmen und, soweit vorhanden, die Schlingerleiste der Koje sind aus einem genehmigten harten, glatten und rostfreien Stoff herzustellen, in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

16. Werden für die Kojenherstellung Rohrrahmen verwendet, so müssen diese völlig geschlossen sein und dürfen keine Öffnungen aufweisen, durch die Ungeziefer eindringen könnte.

17. Jede Koje ist mit einer Sprungfedermatratze aus einem genehmigten Stoff oder mit einem Sprungfederboden und einer Matratze aus einem genehmigten Stoff auszustatten. Füllungen aus Stroh oder anderen Stoffen, in denen sich Ungeziefer leicht einnisten kann, sind nicht zu verwenden.

18. Bei übereinanderliegenden Kojen ist unter der oberen Koje ein staubdichter Schirm aus Holz, Leinwand oder einem anderen geeigneten Stoff anzubringen.

19. Die Schlafräume sind so anzulegen und auszustatten, daß sie den Bewohnern angemessene Bequemlichkeit bieten und leicht in Ordnung gehalten werden können.

20. Die Ausstattung muß für jeden Bewohner ein Kleiderspind umfassen, das mit einer Verschlußvorrichtung mittels Vorlegeschloß und einer Schiene zum Hängen der Kleider auf Kleiderbügeln zu versehen ist. Die zuständige Stelle hat dafür zu sorgen, daß die Spinde möglichst geräumig sind.

21. Jeder Schlafraum ist mit einem festangebrachten, aufklappbaren oder ausziehbaren Tisch oder Pult und, nach Erfordernis, mit bequemen Sitzgelegenheiten auszustatten.

22. Die Möbel haben aus einem glatten, harten Stoff zu bestehen, der sich nicht wirft oder rostet und in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

23. Die Ausstattung muß für jede Person eine Lade oder einen entsprechenden Raum umfassen, der, wenn immer möglich, mindestens 0,056 m^3 (2 Kubikfuß) zu betragen hat.

24. Die Schlafraumluken sind mit Vorhängen auszustatten.

25. Jeder Schlafraum ist mit einem Spiegel, kleinen Spinden für Toilettenbedarf, einem Bücherbrett und einer ausreichenden Zahl von Kleiderhaken auszustatten.

26. Soweit tunlich, sind die Besatzungsmitglieder so auf die Schlafräume aufzuteilen, daß die Wachen getrennt sind und daß die im Tagelohn stehenden Personen nicht einen Schlafraum mit wachegehenden Besatzungsmitgliedern teilen.

Artikel 11

1. Auf allen Fahrzeugen mit einer Besatzung von mehr als zehn Personen sind von den Schlafräumen getrennte Meßräume vorzusehen. Wenn immer möglich, sind solche Meßräume auch auf Fahrzeugen mit einer zahlenmäßig geringeren Besatzung vorzusehen; ist dies jedoch nicht durchführbar, so dürfen die Meßräume mit den Schlafräumen kombiniert werden.

2. Auf Fahrzeugen, die in der Hochseefischerei verwendet werden und deren Besatzung mehr als 20 Personen umfaßt, kann ein eigener Meßraum für den Schiffsführer und die Offiziere vorgesehen werden.

3. Ausmaße und Einrichtungen jedes Meßraums haben für die Zahl von Personen auszureichen, die ihn wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

4. Die Meßräume sind mit ausreichenden Tischen und genehmigten Sitzgelegenheiten für die Zahl von Personen auszustatten, die sie wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

5. Die Meßräume sind in möglichster Nähe der Küche unterzubringen.

6. Wo die Räume zur Reinigung und Aufbewahrung des Tischgerätes keine unmittelbaren Zugänge von den Meßräumen besitzen, sind geeignete Spinde für das Tischgerät und geeignete Waschvorrichtungen vorzusehen.

7. Die Oberflächen der Tische und Sitzgelegenheiten müssen aus feuchtigkeitsfestem Stoff, frei von Sprüngen und leicht zu reinigen sein.

8. Wenn immer möglich, sind die Meßräume so zu planen, zu möblieren und auszustatten, daß sie Erholungsgelegenheiten bieten.

Artikel 12

1. Auf allen Fahrzeugen sind ausreichende sanitäre Einrichtungen vorzusehen, einschließlich Waschbecken und Badewannen oder Brausen.

2. Für alle Besatzungsmitglieder, die nicht Räume mit eigenen sanitären Einrichtungen innehaben, sind, wenn immer möglich, für jede Dienstgruppe die folgenden sanitären Einrichtungen vorzusehen:

a) eine Badewanne oder eine Brause für je acht oder weniger Personen;

b) ein Wasserklosett für je acht oder weniger Personen;

c) ein Waschbecken für je sechs oder weniger Personen.

Überschreitet die Zahl der Mitglieder einer Dienstgruppe ein gerades Vielfaches der festgesetzten Zahl um weniger als die Hälfte dieser Zahl, so darf dieser Überschuß für die Zwecke dieses Absatzes unberücksichtigt bleiben.

3. In allen gemeinsamen Waschräumen sind kaltes und warmes Süßwasser oder Vorrichtungen zur Wassererwärmung vorzusehen. Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, die Mindestmenge an Süßwasser festsetzen, die je Person und Tag zur Verfügung zu stellen ist.

4. Waschbecken und Badewannen haben angemessen groß und aus einem genehmigten glatten Stoff hergestellt zu sein, der nicht springt, splittert oder rostet.

5. Alle Wasserklosette haben einen eigenen Lüftungsabzug zu besitzen, der, von den anderen Teilen der Quartiere unabhängig, direkt ins Freie mündet.

6. Die sanitäre Ausstattung der Wasserklosette hat einem genehmigten Muster zu entsprechen und mit einer starken und jederzeit verwendungsbereiten Einzelwasserspülung versehen zu sein.

7. Die Abfluß- und Auslaßrohre haben angemessene Ausmaße aufzuweisen und so gebaut zu sein, daß die Verstopfungsgefahr möglichst gering ist und sie leicht gereinigt werden können. Sie dürfen weder durch Süßwasser- oder Trinkwasserbehälter geleitet werden, noch dürfen sie, wenn durchführbar, entlang der Decke von Meß- oder Schlafräumen verlaufen.

8. Für mehr als eine Person bestimmte sanitäre Einrichtungen haben folgenden Erfordernissen zu entsprechen:

a) die Böden haben aus einem genehmigten dauerhaften Stoff zu bestehen und müssen leicht zu reinigen, feuchtigkeitsfest und mit einem angemessenen Abfluß versehen sein;

b) die Schotten haben aus Stahl oder einem anderen genehmigten Stoff hergestellt und bis zur Höhe von mindestens 0,23 m (9 Zoll) über dem Deckboden wasserdicht zu sein;

c) die Räume haben ausreichend beleuchtet, geheizt und gelüftet zu sein;

d) die Wasserklosette sind in bequemer Nähe von Schlaf- und Waschräumen, aber getrennt von ihnen anzubringen; sie dürfen keinen direkten Zugang von den Schlafräumen oder einem Gang besitzen, der ausschließlich eine Verbindung zwischen Schlafraum und Wasserklosett bildet; doch gilt diese Bestimmung nicht für ein zwischen zwei Schlafräumen mit einer Gesamtbelegschaft von höchstens vier Personen untergebrachtes Wasserklosett;

e) sind mehrere Wasserklosette im gleichen Raum untergebracht, so sind sie durch Wände ausreichend zu isolieren.

9. Es sind Vorrichtungen zum Waschen und Trocknen von Kleidung in einem der Besatzungsstärke und der gewöhnlichen Fahrtdauer entsprechenden Umfang vorzusehen.

10. Die Vorrichtungen zum Waschen von Kleidung sind mit geeigneten Becken mit Abfluß zu versehen, die in den Waschräumen aufgestellt werden können, falls die Einrichtung einer gesonderten Waschküche nicht tunlich ist. Für die Becken sind kaltes Süßwasser und warmes Süßwasser in ausreichender Menge oder Wasserwärmer bereitzustellen.

11. Für das Trocknen von Kleidungsstücken ist ein von den Schlaf- und Meßräumen sowie den Wasserklosetten gesonderter Raum mit angemessener Lüftung und Heizung und mit Leinen oder anderen Aufhängevorrichtungen vorzusehen.

Artikel 13

1. Soweit irgend möglich, ist eine gesonderte Kabine für erkrankte oder verletzte Besatzungsmitglieder vorzusehen. Auf Fahrzeugen von 500 Tonnen oder mehr ist ein Krankenraum einzurichten. Beschließt die zuständige Stelle gemäß Artikel 1 Absatz 4 dieses Übereinkommens, die Länge als maßgebendes Merkmal für die Zwecke des Übereinkommens zu verwenden, so ist ein Krankenraum auf Fahrzeugen mit einer Länge von 45,7 m (150 Fuß) oder mehr einzurichten.

2. Auf jedem Fahrzeug, das keinen Arzt an Bord führt, ist ein genehmigter Arzneikasten mit leicht verständlichen Anweisungen vorzusehen. In diesem Zusammenhang hat die zuständige Stelle die Empfehlung betreffend Schiffsapotheken, 1958, und die Empfehlung betreffend die ärztliche Beratung auf See, 1958, zu berücksichtigen.

Artikel 14

Für das Aufhängen von Öltuchkleidung sind ausreichende und angemessen gelüftete Räume außerhalb der Schlafräume, aber in bequemer Nähe vorzusehen.

Artikel 15

Die Quartierräume der Besatzung sind rein, angemessen wohnlich und frei von Gütern und Vorräten zu halten, die nicht persönliches Eigentum der Bewohner der Räume sind.

Artikel 16

1. An Bord haben sich angemessene Kocheinrichtungen zu befinden, die, wenn immer möglich, in einer gesonderten Schiffsküche unterzubringen sind.

2. Die Schiffsküche hat zweckentsprechende Größenmaße aufzuweisen und gut beleuchtet und gelüftet zu sein.

3. Die Schiffsküche hat mit Kochgerät, der erforderlichen Zahl von Schränken und Regalen sowie mit Ausgüssen und Geschirrgestellen aus einem rost-

freien Stoff und einwandfreien Abflußleitungen versehen zu sein. Trinkwasser ist der Küche mittels Rohrleitungen zuzuführen; im Falle von Druckleitungen sind Vorrichtungen zur Verhinderung des Rückfließens vorzusehen. Steht in der Küche kein heißes Wasser zur Verfügung, so ist eine Anlage zum Erwärmen des Wassers vorzusehen.

4. Die Schiffsküche hat so eingerichtet zu sein, daß für die Besatzung jederzeit heiße Getränke zubereitet werden können.

5. Ein ausreichend großer Vorratsraum ist einzurichten, der trocken und kühl gehalten und gut gelüftet werden kann, damit die Vorräte nicht verderben. Wenn notwendig, sind Kühlschränke oder andere kühle Aufbewahrungsräume vorzusehen.

6. Wird in der Küche Butan- oder Propangas zu Kochzwecken verwendet, so sind die Gasbehälter auf dem offenen Deck aufzubewahren.

Teil IV. Anwendung des Übereinkommens auf schon bestehende Fischereifahrzeuge

Artikel 17

1. Vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 2, 3 und 4 dieses Artikels gilt dieses Übereinkommen für die Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten des Übereinkommens für das Eintragungsgebiet auf Kiel gelegt werden.

2. Für ein Fahrzeug, das bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet völlig fertiggestellt ist und hinter den Normen des Teiles III dieses Übereinkommens zurückbleibt, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, unter Würdigung der in Betracht kommenden praktischen Fragen die ihr möglich erscheinenden Änderungen zur Anpassung des Fahrzeugs an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen, wenn

a) das Fahrzeug neu eingetragen wird;

b) wesentliche bauliche Veränderungen oder größere Ausbesserungen an dem Fahrzeug auf Grund eines vorgefaßten Planes und nicht wegen eines Unfalles oder Notstandes vorgenommen werden.

3. Für ein Fahrzeug, das sich bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet im Bau oder Umbau befindet, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, unter Würdigung der in Betracht kommenden praktischen Fragen die ihr möglich erscheinenden Änderungen zur Anpassung des Fahrzeugs an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen; solche Änderungen gelten bis zu einer neuen Eintragung des Fahrzeugs als endgültige Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens.

4. Wird ein Fahrzeug — außer es handelt sich um ein Fahrzeug, das in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels bezeichnet ist oder für das dieses Übereinkommen während seines Baues Geltung hatte — in einem Gebiet neu eingetragen, und zwar nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen für das Gebiet in Kraft getreten ist, so kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, unter Würdigung der in Betracht kommenden praktischen Fragen die ihr möglich erscheinenden Änderungen zur Anpassung des Fahrzeugs an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen; solche Änderungen gelten bis zu einer neuen Eintragung des Fahrzeugs als endgültige Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens.

Teil V. Schlußbestimmungen

Artikel 18

Soweit auf Grund von Gesetz, Rechtsspruch, Gewohnheitsrecht oder Vertrag zwischen Eigentümern von Fischereifahrzeugen und Fischern günstigere Bedingungen gelten, als in diesem Übereinkommen vorgesehen sind, werden diese durch die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht berührt.

Artikel 19

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 20

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.

2. Es tritt in Kraft zwölf Monate nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generaldirektor eingetragen worden sind.

3. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 21

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ab-

lauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 22

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Küdigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der zweiten Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Artikel 23

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

Artikel 24

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, sooft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 25

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 21, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.

b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

Artikel 26

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise maßgebend.

Stellungnahme der Bundesregierung zum Übereinkommen 126

Das im Jahre 1949 verabschiedete Übereinkommen 92 über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen gilt nicht für Fahrzeuge, die der Fischerei dienen. Das neue Übereinkommen schließt diese Lücke durch entsprechende Regeln für Seefischereifahrzeuge. Die damit geforderten innerstaatlichen Vorschriften sind im deutschen Recht nur teilweise vorhanden.

Das Übereinkommen enthält zunächst in Teil I allgemeine Normen, z. B. Begriffsbestimmungen, und in Teil II Vorschriften über die Genehmigung von Plänen für Quartierräume und die Überwachung von Quartierräumen daraufhin, ob sie den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

Den Kern des Übereinkommens bildet der Teil III mit sehr ins einzelne gehenden Bestimmungen über Lage, Größe, Bau und Ausstattung der Quartierräume und ihrer Zugänge. Das Ziel dieser Vorschriften sind gesunde Quartierräume, in denen die Besatzung auch für längere Zeit dem heutigen Stand der Technik entsprechend angemessen untergebracht werden kann.

Teil IV regelt die Anwendung des Übereinkommens auf schon vorhandene Fischereifahrzeuge. In Teil V sind Schlußbestimmungen verschiedener Art, z. B. über das Inkrafttreten und eine ewaige Abänderung des Übereinkommens, zusammengefaßt.

Das zur Zeit geltende deutsche Recht genügt nicht den Anforderungen des Übereinkommens. Ein großer Teil der deutschen Fischereiflotte ist zwar tatsächlich mit Quartierräumen ausgestattet, die den Anforderungen des Übereinkommens entsprechen. Die einschlägigen deutschen Rechtsvorschriften sind jedoch — gemessen an dem Übereinkommen — sehr allgemein gehalten und zum Teil durch die technische Entwicklung überholt:

Als allgemeine Bestimmung, die den Zielen des Übereinkommens dient, ohne dessen Anforderungen im einzelnen zu erfüllen, ist § 80 Abs. 1 des Seemannsgesetzes vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) in der Fassung des Gesetzes vom 25. August 1961 (BGBl. II S. 1391) zu nennen. Danach ist der Reeder verpflichtet, den gesamten Schiffsbetrieb und alle Geräte so einzurichten und zu unterhalten, daß die Besatzungsmitglieder gegen See- und Feuersgefahren sowie gegen sonstige Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit so weit geschützt sind, wie die Art des Schiffsbetriebs es gestattet. Diese allgemeine Verpflichtung gilt auch für die Einrichtung und Unterhaltung der Quartierräume einschließlich der sanitären Anlagen.

Genauere Vorschriften über Quartierräume enthält die „Bekanntmachung betreffend die Logis-, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen" vom 2. Juli 1905 (RGBl. S. 563). § 1 dieser Bekanntmachung mit ins einzelne gehende Bestimmungen über Größe und Einrichtung der Quartierräume gilt jedoch nicht für Hochseefischereifahrzeuge; für deren Unterkunftsräume verweist § 2 der Bekanntmachung in Verbindung mit § 146 Abs. 12 des Seemannsgesetzes lediglich auf § 41 Abs. 1 des Seemannsgesetzes, wonach jedes Besatzungsmitglied Anspruch auf angemessene Unterbringung hat. Die weiteren Vorschriften der Bekanntmachung über Wasch- und Baderäume sowie Aborte gelten zwar auch für Fischereifahrzeuge, sind aber durch die technische Entwicklung überholt.

Die von der See-Berufsgenossenschaft erlassenen Unfallverhütungsvorschriften für Fischereifahrzeuge enthalten ebenfalls einige Bestimmungen über Unterkunftsräume. Sie entsprechen jedoch nicht den Anforderungen des Teils III des Übereinkommens.

Eine Ratifizierung des Übereinkommens wird unter diesen Umständen zur Zeit nicht in Betracht gezogen. Im Zusammenhang mit dem geplanten Erlaß einer Rechtsverordnung gemäß § 143 Abs. 1 Nr. 5 des Seemannsgesetzes über die Wohn- und Aufenthaltsräume der Besatzungsmitglieder an Bord sowie die Krankenräume, Aborte, Wascheinrichtungen und Küchenräume wird die Bundesregierung die Möglichkeit einer Ratifizierung erneut prüfen.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung 126

Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung der Fischer

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 1. Juni 1966 zu ihrer fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat von den Bestimmungen der Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung, 1962, Kenntnis genommen,

ist der Ansicht, daß die berufliche Ausbildung der Fischer in Anwendung jener Urkunde einen Stand aufweisen sollte, der demjenigen der Ausbildung für andere Berufe und Wirtschaftszweige gleichwertig ist,

ist ferner der Ansicht, daß mit der beruflichen Ausbildung von Fischern folgende grundlegende Ziele verfolgt werden sollten:

die Leistungsfähigkeit der Fischerei zu verbessern und sicherzustellen, daß die wirtschaftliche und soziale Bedeutung der Fischerei für die Volkswirtschaft allgemeine Anerkennung findet;

den Eintritt einer genügenden Anzahl geeigneter Personen in die Fischerei zu fördern;

Ausbildungs- und Umschulungseinrichtungen bereitzustellen, die dem laufenden und vorausgeschätzten Bedarf der Fischerei an Arbeitskräften für die verschiedenen Fischereiberufe angemessen sind;

allen Personen nach Abschluß ihrer Ausbildung bei der Aufnahme einer Beschäftigung behilflich zu sein;

dazu beizutragen, daß die ausgebildeten Personen ihre höchste Leistungs- und Verdienstfähigkeit erreichen;

die Normen der Sicherheit an Bord von Fischereifahrzeugen zu verbessern;

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die berufliche Ausbildung der Fischer, eine Frage, die zum sechsten Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 21. Juni 1966, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Fischer), 1966, bezeichnet wird.

I. Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

1. (1) Als Fischereifahrzeuge im Sinne dieser Empfehlung gelten Schiffe und Boote jeder Art, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden, mit Ausnahme der Schiffe und Boote, die zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden, sowie der Fischereiforschungsschiffe und Fischereischutzschiffe.

(2) Diese Empfehlung gilt für jede Ausbildung zur Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen.

(3) Diese Empfehlung gilt nicht für Personen, die das Fischen als Sport oder zum Vergnügen betreiben.

2. Im Sinne dieser Empfehlung bedeuten die Ausdrücke

a) „Schiffsführer" jede Person, der die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist;

b) „Steuermann" jede Person, die nachgeordnete Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug ausübt, einschließlich jeder Person, mit Ausnahme des Lotsen, der jederzeit die Navigation eines solchen Fahrzeugs übertragen werden kann;

c) „Maschinist" jede Person, der die ständige Verantwortung für die Antriebsmaschinen eines Fischereifahrzeugs übertragen ist, sowie jede Person, die jederzeit zur Bedienung und Instandhaltung der Maschinen und der mechanischen Ausrüstung eines solchen Fahrzeugs herangezogen werden kann;

d) „Fischereimatrose" jedes an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeitende erfahrene Mitglied der Decksmannschaft, das am Betrieb des Fahrzeugs, an der Vorbereitung der Fanggeräte, am Fischfang, an der Verladung und Verarbeitung des Fangs und an der Pflege und Instandsetzung der Netze oder sonstiger Fanggeräte beteiligt ist.

II. Innerstaatliche Planung und Verwaltung

Planung und Koordinierung

3. In Ländern, die Fischerei betreiben oder diese zu entwickeln beabsichtigen, sollten die zuständigen Stellen bei der Planung einer gesamtstaatlichen Unterrichts- und Ausbildungspolitik sicherstellen, daß im Rahmen des allgemeinen Netzes von Ausbildungseinrichtungen ausreichende Vorsorge für die Ausbildung von Fischern getroffen wird.

4. Sofern die innerstaatlichen Verhältnisse die Entwicklung von Einrichtungen zur Ausbildung von Fischern aller erforderlichen Befähigungsstufen nicht gestatten, sollte eine Zusammenarbeit mit anderen Ländern und mit internationalen Organisationen zur Entwicklung gemeinsamer Programme für die Ausbildung von Fischern in den Fertigkeiten und Berufen in Erwägung gezogen werden, die im Rahmen der innerstaatlichen Programme nicht berücksichtigt werden können.

5. (1) Die Tätigkeit aller öffentlichen und privaten Einrichtungen jedes Landes, die sich mit der Ausbildung von Fischern befassen, sollte auf der Grundlage eines gesamtstaatlichen Programms koordiniert und ausgebaut werden.

(2) Dieses Programm sollte von den zuständigen Stellen in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, den Unterrichts- und Fischereiforschungsanstalten sowie mit anderen Stellen und Personen, die mit der beruflichen Ausbildung der Fischer besonders vertraut sind, aufgestellt werden. In Entwicklungsländern, in denen besondere Anstalten für Fischereiforschung oder -förderung in Zusammenarbeit mit anderen Ländern oder mit internationalen Organisationen geschaffen werden, sollten diese Anstalten bei der Aufstellung des gesamtstaatlichen Programms eine führende Rolle spielen.

(3) Um die Planung, Entwicklung, Koordinierung und Verwaltung von Ausbildungsprogrammen für Fischer zu erleichtern, sollten soweit möglich auf gesamtstaatlicher und, wo dies angebracht ist, auch auf regionaler und örtlicher Ebene paritätische beratende Organe für Grundsatz- und Verwaltungsfragen geschaffen werden.

6. Die zuständigen Stellen sollten dafür sorgen, daß den verschiedenen Stellen und Einrichtungen, die für die Verbreitung von Informationen über Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten verantwortlich sind, wie z. B. Grundschulen und weiterführende Schulen, Berufsberatungs- und Arbeitsberatungsdienste und öffentliche Arbeitsvermittlungsdienste, berufsbildende und technische Lehranstalten und Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, vollständige Auskünfte über öffentliche und private Ausbildungsprogramme für Fischer sowie über die Bedingungen für die Zulassung zur Fischerei zur Verfügung gestellt werden.

7. Die zuständigen Stellen sollten dafür sorgen, daß Programme für die berufliche Ausbildung von Fischern mit allen anderen die Fischerei betreffenden öffentlichen oder privaten Programmen und Tätigkeiten völlig koordiniert werden. Insbesondere sollten sie sicherstellen, daß

a) Fischereiforschungsanstalten den Ausbildungszentren sowie anderen interessierten Stellen und durch diese den Fischern Informationen über ihre neuesten Forschungsergebnisse, die für die Fischerei von praktischem Interesse sind, bereitwillig zugänglich machen; soweit möglich sollten die Forschungsanstalten zur Fortbildung der Fischer beitragen, und, wo dies angebracht ist, sollten die Ausbildungszentren diese Anstalten bei ihrer Arbeit unterstützen;

b) Maßnahmen getroffen werden, um durch einen allgemeinbildenden Unterricht, der vor oder gleichzeitig mit der beruflichen Ausbildung erteilt wird, den allgemeinen Bildungsstand in Fischergemeinden zu erhöhen, den Fischern größere Befriedigung in ihrer Arbeit zu bieten und die Aneignung der im Rahmen der fachlichen und beruflichen Ausbildung vermittelten Kenntnisse zu erleichtern;

c) in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer Vorkehrungen getroffen werden, damit bei sonst gleichen Voraussetzungen Personen, die einen öffentlichen oder privaten Lehrgang abgeschlossen haben, hinsichtlich der Stellenvermittlung der Vorzug gegeben werden kann;

d) in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer Vorkehrungen getroffen werden, insbesondere in Entwicklungsländern, damit Personen, die einen öffentlichen oder privaten Lehrgang abgeschlossen haben, entweder eine Beschäftigung an Bord eines Fischereifahrzeugs aufnehmen oder andernfalls angemessen ausgerüstete Fischereifahrzeuge erwerben und verwenden, und zwar entweder einzeln oder indem sie Genossenschaften zum gemeinsamen Ankauf und zur gemeinsamen Verwendung von Fischerbooten gründen oder auf eine andere geeignete Weise;

e) die Zahl der ausgebildeten Fischer dem verfügbaren oder geplanten Bestand an Booten und Ausrüstung entspricht.

Finanzierung

8. (1) Die Programme für die Ausbildung von Fischern sollten planmäßig organisiert sein; die Finanzierung sollte auf einer regelmäßigen und ausreichenden Grundlage erfolgen und auf den gegenwärtigen und vorausgeplanten Bedarf und Entwicklungsstand der Fischerei Bedacht nehmen.

(2) Falls erforderlich, sollte die Regierung für Ausbildungsprogramme, die von örtlichen Behörden oder privaten Stellen durchgeführt werden, finanzielle Beiträge gewähren. Diese Beiträge können in Form von allgemeinen Zuschüssen, Bereitstellung von Grundstücken und Gebäuden oder von Anschauungsmaterial, wie z. B. Booten, Motoren, nautischen und Fanggeräten, durch unentgeltliche Bereitstellung von Ausbildern oder Übernahme der Teilnehmergebühren geleistet werden.

(3) Die Ausbildung in öffentlichen Ausbildungsanstalten für Fischer sollte den auszubildenden Personen kostenlos gewährt werden. Darüber hinaus sollte die Ausbildung bedürftiger Erwachsener und Jugendlicher durch finanzielle und wirtschaftliche Unterstützung im Sinne von Absatz 7 Unterabsätze (3) und (5) der Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung, 1962, erleichtert werden.

Ausbildungsnormen

9. (1) Die zuständigen Stellen sollten in Zusammenarbeit mit den in Absatz 5 (3) dieser Empfehlung erwähnten paritätischen Organen allgemeine, für das gesamte Gebiet des betreffenden Landes geltende Normen für die Ausbildung von Fischern ausarbeiten und einführen. Diese Normen sollten mit den innerstaatlichen Voraussetzungen für den Erwerb der verschiedenen Befähigungsnachweise für Fischer im Einklang stehen und folgendes festsetzen:

a) das Mindestalter für die Zulassung zur Ausbildung als Fischer;

b) die Art der ärztlichen Untersuchungen, einschließlich Röntgenaufnahmen des Brustkorbs sowie Gehör- und Sehprüfungen, denen sich die auszubildenden Personen bei Beginn der Ausbildung zu unterziehen haben; die Untersuchungen, insbesondere die Gehör- und Sehprüfungen, können verschieden sein, je nachdem, ob die betreffenden Personen eine Ausbildung für den Decks- oder den Maschinendienst erhalten sollen;

c) den Grad der allgemeinen Schulbildung, der für die Zulassung zur Ausbildung als Fischer erforderlich ist;

d) Fischereikunde, Nautik, Seemannschaft, Unfallverhütung, Motorenkunde, Verpflegungswesen und andere Fächer, die in die Lehrpläne aufgenommen werden sollten;

e) den Umfang der praktischen Ausbildung, der sich die auszubildenden Personen unterziehen sollten, einschließlich der in Werkstätten und auf See zu verbringenden Zeit;

f) die Dauer der Lehrgänge für die verschiedenen Fischereiberufe und die verschiedenen Befähigungsstufen;

g) die Art der bei Abschluß der Lehrgänge gegebenenfalls abzulegenden Prüfungen;

h) die Erfahrung und Befähigung der Lehrkräfte an den Ausbildungsanstalten.

(2) Können keine für das gesamte Staatsgebiet anwendbaren Normen aufgestellt werden, so sollten von den zuständigen Stellen in Zusammenarbeit mit den in Absatz 5 (3) dieser Empfehlung erwähnten paritätischen Organen Normen ausgearbeitet werden, die im Sinn einer Empfehlung als Richtlinien für die Aufstellung von möglichst einheitlichen Normen im gesamten Staatsgebiet dienen sollen.

III. Ausbildungsprogramme

10. Die Lehrpläne der verschiedenen Ausbildungsprogramme für Fischer sollten auf einer planmäßigen Untersuchung der in der Fischerei erforderlichen Arbeiten beruhen und in Zusammenarbeit mit den in Absatz 5 (3) dieser Empfehlung erwähnten paritätischen Organen aufgestellt werden. Sie sollten regelmäßig überprüft und laufend der technischen Entwicklung angepaßt werden und sollten je nach den Aufgaben, die die betreffende Person an Bord übernehmen soll, eine Ausbildung in folgenden Fächern umfassen:

a) Fangtechnik, einschließlich, wenn dies angebracht ist, der Bedienung und Wartung von elektronischen Fischortungsgeräten sowie der Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung der Fanggeräte;

b) Nautik, Seemannschaft und Schiffsführung, wie sie für die Meereszone und die Fischereiart, für die der Lehrgang bestimmt ist, in Betracht kommen, einschließlich einer angemessenen Beherrschung der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;

c) Lagerung, Säuberung und Verarbeitung der Fische an Bord;

d) Instandhaltung von Fahrzeugen und verwandte Fächer;

e) Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Dampfmaschinen oder Verbrennungsmotoren (Benzin- oder Dieselmotoren) oder anderen Geräten, die die auszubildenden Personen gegebenenfalls zu verwenden haben werden;

f) Bedienung und Wartung der Funk- und Radaranlagen, die die auszubildenden Personen gegebenenfalls zu verwenden haben werden;

g) Sicherheit auf See und Sicherheit bei der Handhabung der Fanggeräte, einschließlich von Lehrstoffen wie Stabilität, Vereisungswirkungen, Brandbekämpfung, Wasserdichtigkeit, persönliche Sicherheit, Schutzvorrichtungen an Geräten und Maschinen, Maßnahmen zur Sicherung der Takelung, Sicherheit im Maschinenraum, Bedienung der Rettungsboote, Verwendung von Schlauchflößen, Erste Hilfe, Krankenpflege und verwandte Fächer;

h) theoretische Fächer von Bedeutung für die Fischerei, einschließlich Meeresbiologie und Ozeanographie, die es den auszubildenden Personen gestatten, eine breite Grundlage für eine auf den beruflichen Aufstieg oder den Übertritt in einen anderen Fischereiberuf oder eine andere Fischereiart gerichtete Fortbildung und Ausbildung zu erwerben;

i) allgemeinbildende Fächer, die in begrenzterem Maße auch im Rahmen von Kurzlehrgängen vorgesehen sein können;

j) Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Kühlanlagen, Feuerlöschanlagen, Deck- und Netzwinden und anderen mechanischen Geräten an Bord von Fischereifahrzeugen;

k) Grundkenntnisse bezüglich der elektrischen Anlagen an Bord sowie Instandhaltung und Instandsetzung der elektrischen Maschinen und Geräte auf Fischereifahrzeugen;

l) Hygiene und Leibeserziehung, insbesondere Schwimmen, sofern die Natur der Ausbildungseinrichtungen es gestattet;

m) Speziallehrgänge für Decks- und Maschinendienst und andere Fächer nach der Grundausbildung in der Fischerei.

11. (1) Soweit durchführbar und angebracht, sollten gesamtstaatliche Normen für Befähigungsnachweise oder Diplome aufgestellt werden, die den Inhaber berechtigen, den Dienst eines Schiffsführers (verschiedene Grade), Steuermanns (verschiedene Grade), Maschinisten (verschiedene Grade), Fischereitechnikers (verschiedene Grade), Bootsmanns, Fischereimatrosen (verschiedene Grade), Kochs oder sonstigen Mitglieds des Decks- oder Maschinendienstes auszuüben.

(2) Die Ausbildungsprogramme sollten hauptsächlich darauf gerichtet sein, die auszubildenden Personen auf die Erlangung des Befähigungsnachweises vorzubereiten, und sollten unmittelbar auf die gesamtstaatlichen Normen für Befähigungsnachweise bezogen sein; sie sollten dabei das Mindestalter und die Mindestberufserfahrung berücksichtigen, die von den zuständigen Stellen in bezug auf die verschiedenen Grade der Befähigungsnachweise festgelegt worden sind.

(3) Sind keine innerstaatlichen Befähigungsprüfungen vorgesehen oder sind sie nicht für die betreffenden Aufgaben vorgesehen, so sollten die auszubildenden Personen dennoch durch Lehrgänge auf bestimmte Aufgaben, wie sie weiter oben aufgezählt werden, vorbereitet werden. Alle auszubildenden Personen sollten bei erfolgreichem Abschluß eines solchen Lehrgangs ein Diplom für den Lehrgang erhalten, an dem sie teilgenommen haben.

12. (1) Es sollten Ausbildungsprogramme zur Verfügung stehen, in deren Rahmen Fischer in den Aufgaben von Schiffsführern und Maschinisten auf allen in der Fischereiflotte des betreffenden Landes verwendeten Fahrzeugtypen, einschließlich größerer Hochseefahrzeuge, ausgebildet werden können.

(2) Wo es angesichts der Art der verwendeten Fischereifahrzeuge zweckmäßig erscheint, sollten höhere Lehrgänge in Fischereikunde und Nautik veranstaltet werden, und zwar auf dem gleichen Stand, den die Ausbildungsprogramme für Offiziere der Handelsschiffahrt aufweisen; sie sollten aber eine Ausbildung in Fächern vermitteln, die den Bedürfnissen der Fischerei entsprechen.

13. Die Ausbildung sollte lange genug dauern, um es den auszubildenden Personen zu gestatten, den vermittelten Lehrstoff aufzunehmen, und sollte unter anderem nach folgenden Gesichtspunkten bestimmt werden:

a) dem für den Beruf, für den der Lehrgang bestimmt ist, erforderlichen Ausbildungsgrad;

b) der Allgemeinbildung und dem Lebensalter, die für die Teilnahme am Lehrgang erforderlich sind;

c) der von den auszubildenden Personen bereits erworbenen praktischen Erfahrung;

d) der Dringlichkeit, die der Heranbildung geschulter Fischer für das betreffende Land zukommt, wobei jedoch angemessene Ausbildungsnormen eingehalten werden sollten.

14. (1) Das Lehrpersonal sollte aus Personen mit umfassender Allgemeinbildung, theoretischer Fachbildung und befriedigender praktischer Erfahrung im Fischereiwesen bestehen.

(2) Ist es nicht möglich, Lehrkräfte zu verpflichten, die diese Voraussetzungen erfüllen, so sollten Personen mit praktischer Erfahrung im Fischereiwesen beschäftigt werden, die im Besitz der entsprechenden Befähigungsnachweise sind.

(3) Ist es nicht möglich, Lehrkräfte mit praktischer Erfahrung im Fischereiwesen hauptberuflich zu verpflichten, so sollten Personen mit befriedigender praktischer Erfahrung im Fischereiwesen nebenberuflich beschäftigt werden.

(4) Das Lehrpersonal sollte pädagogische Fähigkeiten besitzen und eine angemessene pädagogische Ausbildung durch die für das Unterrichtswesen zuständigen Stellen erhalten.

Vorberufliche Ausbildung

15. In Fischergemeinden sollten im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens über das Mindestalter (Fischer), 1959, Maßnahmen getroffen werden, um Schulkindern, soweit dies mit den allgemeinen Verhältnissen des Landes vereinbar ist, eine vorberufliche Ausbildung zu vermitteln, die eine Unterweisung in den Grundkenntnissen der praktischen Seemannschaft, den wichtigsten Techniken der gewerbsmäßigen Fischerei und den wichtigsten Grundsätzen der Nautik umfaßt.

Kurzlehrgänge für berufstätige Fischer

16. Berufstätigen Fischern sollten Lehrgänge offenstehen, die es ihnen ermöglichen, ihre theoretischen und praktischen Fachkenntnisse zu erweitern, mit den verbesserten Methoden des Fischfangs und der Nautik vertraut zu bleiben und berufliche Aufstiegsmöglichkeiten wahrzunehmen.

17. (1) Die Lehrgänge für berufstätige Fischer sollten ausdrücklich darauf abzielen,

a) die langfristigen Grundlehrgänge durch eine Spezialausbildung für den beruflichen Aufstieg zu ergänzen;

b) die Fischer in Fangtechniken, die in ihrem Gebiet neu eingeführt werden, sowie in der Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung neuartiger Maschinen oder Geräte und gegebenenfalls in der Herstellung dieser Geräte auszubilden;

c) den Fischern, die nicht in der Lage waren, an langfristigen Grundlehrgängen teilzunehmen, eine Ausbildung auf allen Stufen zu vermitteln;

d) Fischern in den Entwicklungsländern eine beschleunigte Ausbildung zu vermitteln.

(2) Die Lehrgänge sollten von kurzer Dauer sein und die langfristige Grundausbildung nicht ersetzen, sondern ergänzen.

18. Die Lehrgänge, die in Form von Wanderlehrgängen abgehalten werden können, wobei Ausbilder und Anschauungsmaterial in Fischereizentren eingesetzt werden, sollten insbesondere Programme folgender Art umfassen:

a) Abendkurse;

b) Saisonkurse, die in den Sturmmonaten oder in Zeiten geringerer Fangtätigkeit abgehalten werden; oder

c) Tageskurse, zu deren Besuch die Fischer ihre Beschäftigung vorübergehend für kurze Zeit unterbrechen.

19. (1) Es sollten alle geeigneten Maßnahmen getroffen werden, um es berufstätigen Fischern zu ermöglichen, an Kurzlehrgängen an Land teilzunehmen.

(2) Für die Dauer ihrer Teilnahme an Kurzlehrgängen sollten die berufstätigen Fischer eine angemessene Verdienstausfallsentschädigung erhalten.

20. Genügen die langfristigen Lehrgänge und die Kurzlehrgänge für berufstätige Fischer den Ausbildungsbedürfnissen nicht, so können diese Lehrgänge, besonders in entlegenen Gebieten, ergänzt werden durch

a) eigene Rundfunk- und Fernsehkurse und -programme, die Informationen über die Fischerei bringen;

b) Fernunterrichtskurse, die den Bedürfnissen der berufstätigen Fischer besonders angepaßt und so gestaltet sind, daß sie von Studiengruppen in Verbindung mit gelegentlichen Vorträgen oder dem Besuch einer Berufsschule benutzt werden können;

c) regelmäßige Besuche von Forschern und Ausbildern in Fischergemeinden.

IV. Ausbildungsmethoden

21. Für die Ausbildung von Fischern sollten die Methoden gewählt werden, die bei Berücksichtigung der Natur der Lehrgänge, der beruflichen Erfahrung, der Allgemeinbildung und des Alters der auszubildenden Personen sowie der zur Verfügung stehenden Anschauungsmaterialien und Geldmittel den besten Erfolg versprechen.

22. Die praktische Ausbildung, bei der sich die auszubildenden Personen selbst betätigen, sollte ein wichtiger Bestandteil jedes Ausbildungsprogramms für Fischer sein.

23. (1) Fischereischulfahrzeuge zur praktischen Ausbildung in der Fangtechnik, der Nautik, der Seemannschaft, der Bedienung der Maschinen und in anderen Fächern sollten von allen Ausbildungsanstalten für Nachwuchskräfte in der Fischerei benutzt werden. Diese Fahrzeuge sollten wirkliche Fänge ausführen.

(2) Wo immer dies möglich ist, sollten Schulfahrzeuge Fachschulen angegliedert sein, die eine Ausbildung für Fortgeschrittene vermitteln.

24. (1) In den Lehrgängen sollte Anschauungsmaterial, wie z. B. Maschinen, Fanggeräte, Modelle von Fischerbooten, Werkstattausrüstungen und Navigationshilfen, verwendet werden.

(2) Dieses Material sollte in Zusammenarbeit mit Fischereiforschungsanstalten zusammengestellt werden und, wo immer dies möglich ist, die neuesten Fanggeräte und Navigationshilfen einschließen.

(3) Bei der Auswahl dieses Materials sollten Geräte, Boote und Maschinen in Betracht gezogen werden, die die auszubildenden Personen gegebenenfalls zu verwenden haben werden.

(4) Filme und andere audiovisuelle Unterrichtsmittel sollten, wenngleich sie in einigen Fällen nützlich sein können, kein Ersatz für Anschauungsmaterial sein, bei dessen Verwendung die auszubildenden Personen sich selbst aktiv betätigen.

(5) Für die auszubildenden Personen sollten Besichtigungen von Fischereifahrzeugen mit modernen oder Spezialanlagen, von Fischereiforschungsanstalten und von Fischereizentren veranstaltet werden, die in einer anderen Gegend als die Schule liegen.

25. Die praktische Ausbildung kann auch durch die Teilnahme an Fangreisen auf See an Bord von Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Fischerei vermittelt werden.

26. Der im Rahmen eines Lehrgangs erteilte theoretische Unterricht, einschließlich der allgemeinbildenden Fächer, sollte mit den Kenntnissen und Fertigkeiten, die von Fischern gefordert werden, in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen und soweit wie möglich in die praktische Ausbildung eingegliedert sein.

V. Internationale Zusammenarbeit

27. (1) Die einzelnen Länder sollten bei der Förderung der beruflichen Ausbildung der Fischer, insbesondere in Entwicklungsländern, zusammenarbeiten.

(2) Die Zusammenarbeit kann je nach Sachlage darin bestehen, daß

a) mit Hilfe internationaler Organisationen oder anderer Länder Lehrkräfte zur Schaffung und Verbesserung von Ausbildungseinrichtungen für Fischer angeworben und ausgebildet werden;

b) zusammen mit anderen Ländern gemeinsame Ausbildungseinrichtungen oder gemeinsame Fischereiforschungsanstalten errichtet werden;

c) Ausbildungsgelegenheiten für hierzu ausgewählte auszubildende Personen oder angehende Ausbilder aus anderen Ländern zur Verfügung gestellt und auszubildende Personen oder ange-

hende Ausbilder zur Ausbildung in andere Länder geschickt werden;

d) Vorkehrungen für einen internationalen Personalaustausch und die Abhaltung von internationalen Seminaren und Arbeitsgemeinschaften getroffen werden;

e) Fischereischulen anderer Länder Ausbilder zur Verfügung gestellt werden.

Stellungnahme der Bundesregierung zur Empfehlung 126

Die Empfehlung soll die berufliche Ausbildung zur Arbeit an Bord von Seefischereifahrzeugen fördern. Sie soll insbesondere dazu beitragen, daß die Ausbildung der Fischer der Ausbildung für Berufe in anderen Wirtschaftszweigen gleichwertig ist. Die dazu geforderten Maßnahmen sind in der Bundesrepublik Deutschland zu einem großen Teil verwirklicht. Einzelne Absätze der Urkunde beziehen sich auf weniger entwickelte Gebiete und sind daher für die Bundesrepublik Deutschland nur im Rahmen der Entwicklungshilfe von Bedeutung.

Im einzelnen behandelt die Empfehlung im Anschluß an den allgemeinen Abschnitt I (Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen) zunächst in Abschnitt II die innerstaatliche Planung und Verwaltung der Ausbildung. Sie fordert dazu eine ausreichende Vorsorge für die Ausbildung der Fischer auf der Grundlage eines gesamtstaatlichen Programms, das in Zusammenarbeit mit den zuständigen Sozialpartnern und sonstigen fachlich beteiligten Stellen ausgearbeitet werden soll. Weitere Forderungen betreffen die Unterrichtung aller interessierten Kreise über die bestehenden Ausbildungsmöglichkeiten, die planmäßige Finanzierung der Ausbildung und schließlich den Erlaß von Ausbildungsnormen, die die Bedingungen für die Zulassung zur Ausbildung, deren Dauer, die Lehrfächer, den Umfang der praktischen Ausbildung und die Art der Abschlußprüfungen festlegen sollen.

In der Bundesrepublik Deutschland sind diese Forderungen im wesentlichen erfüllt. Die Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Schiffsbesetzungsordnung) vom 29. Juni 1931 (RGBl. II S 517), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. Januar 1960 (BGBl. II S. 147), enthält ausführliche, auch für den Bereich der Fischerei geltende Bestimmungen über die Ausbildung der Kapitäne, Steuerleute und Maschinisten. Darin sind u. a. die Bedingungen für die Zulassung zur Ausbildung, Art und Dauer der praktischen und theoretischen Ausbildung, die Voraussetzungen für die Zulassung zu den Abschlußprüfungen und für die Ausstellung von Zeugnissen der verschiedenen Befähigungsstufen geregelt. Die Frage des Erlasses ähnlicher Vorschriften für die Ausbildung zum Matrosen wird gegenwärtig geprüft. Rechtsverordnungen, die Anforderungen an die Ausbildung und fachliche Befähigung der in der Fischerei Beschäftigten festlegen, ergehen erst nach Beratung mit den zuständigen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden. Die Unterrichtung der Bewerber und möglicher Interessenten über die Ausbildungswege und die beruflichen Möglichkeiten in der Fischerei erfolgt im Rahmen der Berufsberatung der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung sowie durch Veröffentlichungen der Reedereiverbände und der zuständigen Gewerkschaften.

Für die theoretische Ausbildung unterhalten die Küstenländer Seefahrt- und Seemaschinistenschulen. Deren Zulassungsbedingungen und Lehrpläne enthalten die in der Empfehlung geforderten Ausbildungsnormen. Sie werden von der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrt-, Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulwesen unter Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr aufgestellt und ständig neuen Anforderungen angepaßt.

Durch die erwähnten ausführlichen Bestimmungen der Schiffsbesetzungsordnung sowie die Zulassungsbedingungen, die Lehrpläne und die Verwaltung der Seefahrt- und Seemaschinistenschulen wird in der Bundesrepublik Deutschland im wesentlichen auch dem Abschnitt III der Empfehlung entsprochen, soweit sich dessen Anforderungen auf die Lehrfächer im einzelnen, die Befähigungsnachweise, die Ausbildungsdauer und die fachliche Eignung der Lehrkräfte beziehen. Eine besondere vorberufliche Ausbildung für Schulkinder in Fischereigemeinden, wie sie in Nr. 15 der Empfehlung angeregt wird, gibt es dagegen in der Bundesrepublik Deutschland nicht. Ebenso werden keine Kurzlehrgänge für berufstätige Fischer (Nr. 16 ff. der Empfehlung) durchgeführt. Fortbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten ergeben sich für die in der Fischerei Beschäftigten vielmehr daraus, daß sie nach der vorgeschriebenen praktischen Tätigkeit Schullehrgänge, auch weiterführende, besuchen und nach deren erfolgreichem Abschluß Befähigungszeugnisse erwerben können, die sie für höhere und höchste Stellungen an Bord qualifizieren.

Abschnitt IV behandelt die Ausbildungsmethoden und unterstreicht dabei insbesondere die Wichtigkeit der praktischen Ausbildung. Empfohlen wird zunächst das in vielen Ländern übliche Verfahren, nach dem die theoretische Ausbildung vor der eigentlichen Seefahrtzeit erfolgt; dabei muß auf Fischereischulfahrzeuge besonderer Wert gelegt werden. Das umgekehrte Verfahren wird anschließend in Nr. 25 der Empfehlung als gleichwertige Möglichkeit genannt: Die praktische Ausbildung kann auch durch die Teilnahme an Fangreisen an Bord von Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Fischerei vermittelt werden. Dieses Verfahren wird in der Bundesrepublik Deutschland angewandt, indem zu den vorgeschriebenen Lehrgängen nur zugelassen wird, wer in längerer, durch die Schiffsbesetzungsordnung im einzelnen festgelegter Seefahrtzeit ausreichende praktische Erfahrungen gesammelt hat. Zum Teil ist auch die Zulassung zu weiterführenden Lehrgängen (z. B. zum Kapitän in Großer Hochseefischerei) von der Ableistung einer sog. Zwischenfahrtzeit abhängig.

Abschnitt V empfiehlt eine internationale Zusammenarbeit bei der Förderung der beruflichen Aus-

bildung der Fischer, insbesondere zugunsten der Entwicklungsländer, und nennt dazu eine Reihe möglicher Maßnahmen. Die Bundesrepublik Deutschland fördert im Rahmen der Technischen Hilfe die Ausbildung von Fischern durch Errichtung von fischwirtschaftlichen Mustereinrichtungen in Entwicklungsländern, durch Entsendung von Sachverständigen zur Planung, Beratung und Begutachtung von Fragen der Fischerei und Fischverwertung in Entwicklungsländern und durch Ausbildung von Angehörigen der Entwicklungsländer in Deutschland. Darüber hinaus können Angehörige fremder Staaten, insbesondere auch der Entwicklungsländer, zu den deutschen Seefahrt- und Seemaschinistenschulen zugelassen werden, wenn sie die notwendige praktische Vorbildung besitzen und sprachlich in der Lage sind, dem Unterricht zu folgen.

Die Bundesregierung wird die Forderungen der Empfehlung bei zukünftigen Änderungen oder Ergänzungen des Berufsausbildungsrechts in der Seeschiffahrt berücksichtigen. Da einzelne Forderungen die Aufgaben der für das Schulwesen zuständigen Länder betreffen, wird die Empfehlung auch diesen zugeleitet.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

—

Empfehlung 127

Empfehlung betreffend die Rolle der Genossenschaften in der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Entwicklungsländer

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 1. Juni 1966 zu ihrer fünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Rolle der Genossenschaften in der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Entwicklungsländer, eine Frage, die den vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 21. Juni 1966, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Genossenschaften (Entwicklungsländer), 1966, bezeichnet wird.

I. Geltungsbereich

1. Diese Empfehlung gilt für alle Arten von Genossenschaften, einschließlich Konsumgenossenschaften, Genossenschaften für Bodenverbesserung, landwirtschaftliche Produktiv- und Verwertungsgenossenschaften, ländliche Bezugs- und Absatzgenossenschaften, Fischergenossenschaften, Betriebs- und Dienstleistungsgenossenschaften, Handwerkergenossenschaften, gewerbliche Produktivgenossenschaften, Arbeiterwerkgenossenschaften, Spar- und Kreditgenossenschaften und Genossenschaftsbanken, Wohnungsbaugenossenschaften, Transportgenossenschaften, Versicherungsgenossenschaften und Gesundheitsfürsorge-Genossenschaften.

II. Die Ziele der Politik auf dem Gebiet des Genossenschaftswesens

2. Die Gründung und das Wachstum von Genossenschaften sollten als eines der wichtigsten Mittel der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sowie des menschlichen Fortschritts in den Entwicklungsländern betrachtet werden.

3. Genossenschaften sollten insbesondere gegründet und ausgebaut werden, um als ein Mittel dafür zu dienen,

a) die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Lage von Personen, deren Mittel und Möglichkeiten begrenzt sind, zu verbessern und ihre Initiative zu fördern;

b) das persönliche und das Volksvermögen zu vermehren durch die Förderung der Spartätigkeit, die Beseitigung des Wuchers und die vernünftige Verwendung von Krediten;

c) der Wirtschaft ein stärkeres Element der demokratischen Kontrolle der Wirtschaftstätigkeit und der gerechten Aufteilung der Überschüsse zuzuführen;

d) das Volkseinkommen, die Ausfuhrerträge und die Beschäftigung durch eine intensivere Nutzung der verfügbaren Mittel zu heben, z. B. durch die Durchführung von Agrarreform- und Siedlungsprogrammen, um neue Gebiete für die Produktion zu erschließen, sowie durch die Entwicklung moderner, vorzugsweise breit gestreuter Industrien zur Verarbeitung der an Ort und Stelle vorhandenen Rohstoffe;

e) die sozialen Verhältnisse zu verbessern und die Sozialdienste, z. B. im Wohnungsbau und gegebenenfalls im Gesundheits-, Erziehungs- und Verkehrswesen, zu ergänzen;

f) bei der Hebung der allgemeinen und fachlichen Kenntnisse ihrer Mitglieder mitzuhelfen.

4. Die Regierungen der Entwicklungsländer sollten zugunsten der Genossenschaften eine Politik der Hilfe und Förderung in wirtschaftlicher, finanzieller, technischer, gesetzgeberischer und anderer Hinsicht festlegen und durchführen, ohne deren Unabhängigkeit zu beeinträchtigen.

5. (1) Bei der Ausarbeitung einer solchen Politik sollten die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse, die verfügbaren Mittel und die Rolle, die die Genossenschaften in der Entwicklung des betreffenden Landes spielen könnten, berücksichtigt werden.

(2) Diese Politik sollte in die Entwicklungspläne eingegliedert werden, soweit dies mit den wesentlichen Merkmalen der Genossenschaften vereinbar ist.

6. Diese Politik sollte periodisch überprüft und den wechselnden sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen sowie dem technischen Fortschritt angepaßt werden.

7. Die bestehenden Genossenschaften sollten an der Festlegung und wenn möglich an der Durchführung einer solchen Politik beteiligt werden.

8. Die Genossenschaftsbewegung sollte ermutigt werden, bei der Ausarbeitung und, wo dies angebracht ist, bei der Durchführung dieser Politik die Zusammenarbeit mit Organisationen anzustreben, die gleichartige Ziele verfolgen.

9. (1) Die in Betracht kommenden Regierungen sollten die Genossenschaften auf der gleichen Grundlage wie andere Unternehmen an der Aufstellung innerstaatlicher Wirtschaftspläne und an anderen allgemeinen Wirtschaftsmaßnahmen beteiligen, zumindest in allen Fällen, in denen solche Pläne und Maßnahmen Auswirkungen auf die Tätigkeit der Genossenschaften haben können. Die Genossenschaften sollten ferner an der Durchführung solcher Pläne und Maßnahmen beteiligt werden, soweit dies mit ihren wesentlichen Merkmalen vereinbar ist.

(2) Für die in den Absätzen 7 und 9 (1) dieser Empfehlung angeführten Zwecke sollten Genossenschaftsverbände ermächtigt sein, die ihnen angeschlossenen Genossenschaften auf örtlicher, regionaler und gesamtstaatlicher Ebene zu vertreten.

III. Methoden für die Durchführung einer Politik auf dem Gebiet des Genossenschaftswesens

A. Gesetzgebung

10. Alle geeigneten Maßnahmen, einschließlich der Anhörung bestehender Genossenschaften, sollten getroffen werden,

a) um Bestimmungen in der Gesetzgebung festzustellen und aufzuheben, die sich auf die Entwicklung der Genossenschaften in unbilliger Weise hemmend auswirken können, weil sie entweder eine Diskriminierung darstellen, z. B. in bezug auf Besteuerung, Lizenzerteilung und Kontingentierung, oder weil sie der Eigenart der Genossenschaften und den ihre Tätigkeit bestimmenden besonderen Regeln nicht Rechnung tragen;

b) um die Aufnahme solcher Bestimmungen in die künftige Gesetzgebung zu vermeiden;

c) um die Steuergesetzgebung den besonderen Verhältnissen der Genossenschaften anzupassen.

11. Eine besondere Gesetzgebung sollte die Gründung und Funktionsweise der Genossenschaften regeln und ihre Recht schützen, ihre Tätigkeit zumindest unter den gleichen Bedingungen wie andere Unternehmensformen auszuüben. Diese Gesetzgebung sollte vorzugsweise auf alle Genossenschaftsarten Anwendung finden.

12. (1) Eine solche Gesetzgebung sollte auf jeden Fall Bestimmungen über die folgenden Angelegenheiten enthalten:

a) eine Begriffsbestimmung oder Beschreibung der Genossenschaft, die ihre wesentlichen Merkmale hervorhebt, nämlich daß diese eine Personengemeinschaft ist, deren Mitglieder sich freiwillig zur Verfolgung eines gemeinsamen Zwecks durch die Bildung eines demokratisch geleiteten Unternehmens zusammengeschlossen haben, wobei sie einen angemessenen Beitrag zu dem benötigten Kapital leisten und in gerechter Weise an den Risiken und Erträgnissen des Unternehmens beteiligt sind, an dessen Tätigkeit sie aktiv teilnehmen;

b) eine Beschreibung der Ziele einer Genossenschaft und der Verfahren für ihre Gründung und Eintragung, für die Änderung ihrer Satzungen und für ihre Auflösung;

c) die Beitrittsbedingungen, wie der Höchstbetrag jedes Genossenschaftsanteils, gegebenenfalls die Höhe des bei Zeichnung des Anteils einzuzahlenden Betrags, die vorgeschriebenen Fristen für die Entrichtung des restlichen Anteils sowie die in den Satzungen der Genossenschaften näher festzulegenden Rechte und Pflichten der Mitglieder;

d) die Methoden der Verwaltung, der Geschäftsführung und der internen Rechnungsprüfung und die Verfahren für die Bestellung und die Tätigkeit der verantwortlichen Organe;

e) den Schutz der Bezeichnung „Genossenschaft";

f) Bestimmungen mit dem Zweck, das Revisionswesen und die Beratung der Genossenschaften zu organisieren und die Durchführung der Gesetzgebung zu gewährleisten.

(2) Die von der Gesetzgebung vorgesehenen Verfahren, vor allem im Zusammenhang mit der Eintragung, sollten möglichst einfach und leicht durchführbar sein, so daß sie die Gründung und Entwicklung von Genossenschaften nicht behindern.

13. Die Genossenschaftsgesetzgebung sollte den Genossenschaften gestatten, sich zu Verbänden zusammenzuschließen.

B. Unterricht und Ausbildung

14. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, um die Bevölkerung in den Entwicklungsländern mit den den Genossenschaften eigenen Grundsätzen, Methoden, Möglichkeiten und deren Grenzen möglichst vertraut zu machen.

15. Ein geeigneter Unterricht auf diesem Gebiet sollte nicht nur in genossenschaftlichen Schulen und anderen spezialisierten Anstalten erteilt werden, sondern auch in Bildungsanstalten wie z. B. den folgenden:

a) Universitäten und höhere Lehranstalten;

b) Lehrerseminare;

c) landwirtschaftliche und andere berufsbildende Schulen sowie Einrichtungen für Arbeiterbildung;

d) weiterführende Schulen;

e) Grundschulen.

16. (1) Die Bildung und Tätigkeit von Schüler- und Studentengenossenschaften sollten gefördert werden, um den Schülern und Studenten praktische Erfahrungen mit genossenschaftlichen Grundsätzen und Methoden zu vermitteln.

(2) Desgleichen sollten die Arbeitnehmerverbände und die Handwerkervereinigungen bei der Durchführung von Plänen zur Förderung der Genossenschaften ermutigt und unterstützt werden.

17. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, vor allem auf örtlicher Ebene, um die erwachsene Bevölkerung mit den Grundsätzen, Methoden und Möglichkeiten der Genossenschaften vertraut zu machen.

18. Von den nachstehend angeführten Unterrichtsmitteln sollte voller Gebrauch gemacht werden: Handtücher, Vorträge, Seminare, Studien- und Diskussionsgruppen, Wanderlehrkräfte, Besichtigungen von Genossenschaftsbetrieben, Presse, Film, Rundfunk- und Fernsehsendungen sowie sämtliche anderen Massenkommunikationsmittel. Diese sollten den Besonderheiten jedes Landes angepaßt werden.

19. (1) Es sollten Vorkehrungen getroffen werden, um Personen, die später als Führungskräfte oder Angestellte oder als Berater oder Publizisten von Genossenschaften tätig sein werden, und nötigenfalls auch Personen, die bereits mit Aufgaben dieser Art betraut sind, sowohl eine geeignete fachliche Ausbildung als auch eine Ausbildung in den Grundsätzen und Methoden des Genossenschaftswesens zu vermitteln.

(2) Wo die vorhandenen Einrichtungen nicht ausreichen, sollten spezialisierte Schulen geschaffen werden, an denen eine solche Ausbildung mit Hilfe von Unterrichtshilfen, die den Bedürfnissen jedes Landes angepaßt sind, durch Fachlehrkräfte oder Führungskräfte des Genossenschaftswesens vermittelt werden sollte. Können solche spezialisierten Anstalten nicht errichtet werden, so sollten Sonderlehrgänge über das Genossenschaftswesen vorgesehen werden, und zwar entweder in Form von Fernkursen oder an Anstalten wie Buchhaltungs-, Verwaltungs- oder Handelsschulen.

(3) Die Durchführung besonderer Programme der praktischen Ausbildung sollte eines der Mittel darstellen, die zum Unterricht, zur Ausbildung und Fortbildung der Genossenschaftsmitglieder beitragen; diese besonderen Programme sollten die örtlichen Verhältnisse auf kulturellem Gebiet sowie die Notwendigkeit berücksichtigen, die Kenntnis des Lesens und Schreibens und der Grundelemente des Rechnens zu verbreiten.

C. Hilfe an Genossenschaften

Finanzielle Hilfe

20. (1) Den Genossenschaften, die ihre Tätigkeit aufnehmen oder deren Erweiterung oder Umstellung auf finanzielle Schwierigkeiten stößt, sollte erforderlichenfalls finanzielle Hilfe von dritter Seite gewährt werden.

(2) Diese Hilfe sollte mit keinen der Unabhängigkeit oder den Interessen der Genossenschaften zuwiderlaufenden Verpflichtungen verbunden und so beschaffen sein, daß sie als Ansporn und nicht als Ersatz für die eigene Initiative und Anstrengung der Genossenschaftsmitglieder wirkt.

21. (1) Die Hilfe sollte in Form von Darlehen oder Kreditgarantien gewährt werden.

(2) Ferner können Zuschüsse und Steuerermäßigungen oder -befreiungen gewährt werden, insbesondere als Finanzierungsbeitrag für

a) Werbe-, Förderungs- und Erziehungsaktionen;

b) die Ausführung von genau bezeichneten gemeinnützigen Aufgaben.

22. Kann die finanzielle Hilfe nicht von der Genossenschaftsbewegung gewährt werden, so sollte sie vorzugsweise vom Staat oder von anderen öffentlichen Stellen geleistet werden; im Bedarfsfall könnte sie auch von privaten Einrichtungen gewährt werden. Für eine Koordinierung dieser Hilfe sollte zur Vermeidung von Doppelgleisigkeiten und der Zersplitterung von Geldern gesorgt werden.

23. (1) Zuschüsse und Steuerermäßigungen oder -befreiungen sollten von der innerstaatlichen Gesetzgebung festgesetzten Bedingungen unterliegen, insbesondere was die Verwendung und die Höhe der zur Verfügung gestellten Mittel betrifft; die Bedingungen für die Gewährung von Darlehen und Kreditgarantien können in jedem Einzelfall festgesetzt werden.

(2) Die zuständige Stelle sollte dafür sorgen, daß die Verwendung der finanziellen Hilfe und die Rückzahlung von Darlehen angemessen überwacht werden.

24. (1) Die den Genossenschaften aus öffentlichen oder halböffentlichen Mitteln gewährte finanzielle Hilfe sollte über eine nationale Genossenschaftsbank oder in deren Ermangelung über eine ähnliche zentrale Genossenschaftseinrichtung geleitet werden, die in der Lage ist, die Verantwortung für die Verwendung dieser Hilfe und gegebenenfalls für deren Rückzahlung zu übernehmen; bis zur Schaffung solcher Einrichtungen könnte die finanzielle Hilfe den Genossenschaften direkt gewährt werden.

(2) Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Absatzes 20 (2) dieser Empfehlung könnte die aus privaten Quellen stammende finanzielle Hilfe den Genossenschaften direkt gewährt werden.

Verwaltungshilfe

25. Es ist zwar unerläßlich, daß die Geschäftsführung und Verwaltung der Genossenschaften von Anfang an in den Händen der Mitglieder und der

von ihnen gewählten Personen liegt, doch sollte die zuständige Stelle in geeigneten Fällen, in der Regel aber nur während einer Anlaufzeit,

a) den Genossenschaften helfen, sachkundiges Personal anzustellen und zu entlohnen;

b) den Genossenschaften sachkundige Personen zur Anleitung und Beratung zur Verfügung stellen.

26. (1) Im allgemeinen sollten die Genossenschaften die Möglichkeit haben, in allen die Verwaltung, die Geschäftsführung und die technischen Probleme betreffenden Fragen Anleitungen und Ratschläge zu erhalten, die auf ihre Selbständigkeit und die Verantwortung ihrer Mitglieder, ihrer Organe und ihres Personals Bedacht nehmen.

(2) Solche Anleitungen oder Ratschläge sollten vorzugsweise von einem Genossenschaftsverband oder von der zuständigen Stelle erteilt werden.

D. Aufsicht und Organe zur Durchführung der Politik

27. (1) Die Genossenschaften sollten einer Form von Beaufsichtigung unterstellt werden, die gewährleistet, daß sie ihre Tätigkeit im Einklang mit den Zwecken, zu denen sie gegründet wurden, und mit der Gesetzgebung ausüben.

(2) Diese Aufsicht sollte vorzugsweise von einem Genossenschaftsverband oder von der zuständigen Stelle ausgeübt werden.

28. Das Rechnungswesen von Genossenschaften, die einem Genossenschaftsverband angeschlossen sind, sollte von diesem geprüft werden; bis zur Schaffung eines solchen Verbandes, oder wenn der Verband diese Aufgabe nicht übernehmen kann, sollte die Rechnungsprüfung der zuständigen Stelle oder einer unabhängigen, sachkundigen Stelle obliegen.

29. Die in den Absätzen 27 und 28 dieser Empfehlung erwähnten Maßnahmen sollten so geplant und durchgeführt werden, daß

a) eine gute Geschäftsführung und Verwaltung der Genossenschaften sichergestellt wird;

b) die Interessen Dritter geschützt werden;

c) sie eine Gelegenheit bieten, durch die Prüfung von Fällen aus der Praxis und die Kritik begangener Fehler die Erziehung und Ausbildung der Führungskräfte und der Angestellten der Genossenschaften zu vervollkommnen.

30. (1) Die Aufgaben der Förderung der Genossenschaften, der Unterrichtung über das Genossenschaftswesen und der Ausbildung von Führungskräften und Angestellten von Genossenschaften sowie der Unterstützung bei ihrer Gründung und ihrem Betrieb sollten im Hinblick auf die Koordinierung dieser Tätigkeiten nach Möglichkeit von einer zentralen Stelle wahrgenommen werden.

(2) Diese Aufgaben sollten vorzugsweise von einem Genossenschaftsverband wahrgenommen werden; bis zur Schaffung eines solchen Verbandes sollten sie von der zuständigen Stelle oder, wenn angebracht, von anderen sachkundigen Stellen übernommen werden.

31. (1) Die in Absatz 30 dieser Empfehlung erwähnten Aufgaben sollten, wo dies möglich ist, von hauptberuflich beschäftigten Personen wahrgenommen werden.

(2) Diese Personen sollten eine eigens für die Ausführung dieser Aufgaben bestimmte Ausbildung erhalten, die ihnen entweder in spezialisierten Einrichtungen oder, wenn dies angebracht ist, durch einen besonderen Unterricht an den in Absatz 19 dieser Empfehlung bezeichneten Schulen vermittelt werden sollte.

32. Die zuständige Stelle sollte mindestens einmal im Jahr einen Bericht sowie Statistiken über die Tätigkeiten und die Entwicklung des Genossenschaftswesens in der Volkswirtschaft zusammenstellen und veröffentlichen.

33. Sind die Genossenschaftsverbände oder andere bestehende Einrichtungen nicht imstande, dem Bedarf an Forschungsarbeiten, Erfahrungsaustausch und Veröffentlichungen in angemessenem Umfang nachzukommen, so sollten nach Möglichkeit Spezialeinrichtungen für das gesamte Staatsgebiet oder für mehrere Regionen geschaffen werden.

IV. Internationale Zusammenarbeit

34. (1) Die Mitglieder sollten so eng wie möglich zusammenarbeiten, um die Genossenschaften in Entwicklungsländern zu unterstützen und zu fördern.

(2) Die Zusammenarbeit sollte stattfinden:

a) zwischen Entwicklungsländern;

b) zwischen Ländern derselben Region, insbesondere im Rahmen regionaler Organisationen, soweit solche bestehen;

c) zwischen Ländern, in denen das Genossenschaftswesen bereits seit längerem besteht, und Entwicklungsländern.

(3) Wo dies angebracht ist, sollte die Hilfe gesamtstaatlicher Genossenschaftsorganisationen für diese Zusammenarbeit in Anspruch genommen werden; ferner sollten insbesondere im Hinblick auf die Koordinierung der internationalen Bestrebungen internationale Genossenschaftsorganisationen und andere interessierte internationale Stellen herangezogen werden.

(4) Die Zusammenarbeit sollte sich auf Maßnahmen wie die folgenden erstrecken:

a) Erweiterung der technischen Hilfe für das Genossenschaftswesen der Entwicklungsländer, nach Möglichkeit in Form koordinierter Programme, an denen verschiedene Stellen, und zwar sowohl zwischenstaatliche als auch nichtstaatliche, beteiligt sind;

b) Zusammenstellung und Lieferung von Informationsmaterial, Handbüchern, audiovisuellen Unterrichtshilfen und ähnlichem Material, um die Ausarbeitung einer Genossenschaftsgesetzgebung, den Unterricht auf dem Gebiet des Genossenschaftswesens und die Ausbildung von Führungskräften und Fachkräften der Genossenschaften zu erleichtern;

c) Austausch von sachkundigem Personal;

d) Gewährung von Stipendien;

e) Veranstaltung von internationalen Seminaren und Gesprächen;

f) Austausch von Waren und Dienstleistungen zwischen Genossenschaften;

g) Einleitung systematischer Forschungsarbeiten in bezug auf die Struktur, die Arbeitsmethoden und die Probleme des Genossenschaftswesens in den Entwicklungsländern.

V. Besondere Bestimmungen betreffend die Rolle der Genossenschaften bei der Behandlung bestimmter Probleme

35. Es sollte anerkannt werden, daß die Genossenschaften unter gewissen Umständen bei der Behandlung bestimmter Probleme der Entwicklungsländer eine besondere Rolle spielen können.

36. Anregungen zur Veranschaulichung der Art und Weise, in der verschiedene Genossenschaftsarten bei der erfolgreichen Durchführung von Agrarreformen und der Verbesserung der Lebenshaltung der Nutznießer solcher Reformen verwendet werden können, werden im Anhang zu dieser Empfehlung wiedergegeben.

Anhang

1. In Anbetracht der Bedeutung der Genossenschaften als Mittel zur Förderung des allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Fortschritts und zur Beteiligung der Landbevölkerung am Entwicklungsprozeß sowie angesichts ihres erzieherischen und kulturellen Wertes sollte davon ausgegangen werden, daß den Genossenschaften bei Agrarreformprogrammen eine äußerst wichtige Rolle zufällt.

2. Die Genossenschaften sollten im Zuge der Planung und Vorbereitung von Agrarreformmaßnahmen als Instrument zur Ermittlung der Probleme und Interessen der Landbevölkerung verwendet werden .Sie sollten ferner dem Zweck dienen, Informationen unter den Landwirten zu verbreiten und um Verständnis für die Ziele, Grundsätze und Methoden solcher Reformen zu werben.

3. Besondere Beachtung sollte der Entwicklung geeigneter Genossenschaftsarten geschenkt werden, die den jeweiligen Formen und Phasen der Agrarreform angepaßt sind. Sie sollten die Landwirte in die Lage versetzen, ihre Betriebe rationell und produktiv zu führen, und sollten ihren Mitgliedern in größtmöglichem Maße Gelegenheit zur Entfaltung von Initiative und zur Mitwirkung gewähren.

4. Gegebenenfalls sollten geeignete freiwillige Formen der genossenschaftlichen Bodenbewirtschaftung gefördert werden. Diese Formen können von der gemeinschaftlichen Besorgung gewisser Dienstleistungen und landwirtschaftlicher Arbeiten bis zur völligen Vergemeinschaftung von Boden, Arbeitskräften und Ausrüstung reichen.

5. Gegebenenfalls sollte die freiwillige Zusammenlegung von Streubesitz im Rahmen von Genossenschaften gefördert werden.

6. Sind Maßnahmen im Hinblick auf eine Eigentumsübertragung oder eine Aufteilung von Großgrundbesitz geplant, so sollte die Organisation genossenschaftlicher Besitz- oder Bewirtschaftssysteme durch die Nutznießer gebührend in Erwägung gezogen werden.

7. Die Gründung von Genossenschaften sollte auch im Zusammenhang mit Siedlungsvorhaben, insbesondere bei Urbarmachungs- und Bodenverbesserungsarbeiten sowie zur gemeinschaftlichen Besorgung von Dienstleistungen und landwirtschaftlichen Arbeiten für Siedler, in Erwägung gezogen werden.

8. Die Entwicklung von Spar- und Kreditgenossenschaften sowie von Genossenschaftsbanken sollte bei den Nutznießern der Agrarreformen sowie bei anderen Kleinbauern zu folgenden Zwecken gefördert werden:

a) Gewährung von Darlehen an Landwirte zur Anschaffung von Ausrüstung und sonstigen landwirtschaftlichen Betriebsmitteln;

b) Förderung und Unterstützung der Spartätigkeit und der Kapitalbildung der Landwirte;

c) Gewährung von Darlehen und Anregung der Spartätigkeit jener bäuerlichen Familien, einschließlich der Lohnarbeiter, die normalerweise zu den bestehenden Kreditquellen keinen Zugang hätten;

d) Erleichterung der Durchführung besonderer staatlicher Kreditprogramme durch die rationelle Zuteilung der Darlehen an die Nutznießer und geeignete Überwachung der Verwendung solcher Darlehen und ihrer termingerechten Rückzahlung.

9. Die Entwicklung von Versorgungs-, Absatz- oder Mehrzweckgenossenschaften sollte zu folgenden Zwecken gefördert werden:

a) gemeinschaftliche Anschaffung und Lieferung von Betriebsmitteln guter Qualität zu günstigen Bedingungen;

b) Versorgung aller Gruppen landwirtschaftlicher Arbeitskräfte mit dem wichtigsten Haushaltsbedarf;

c) gemeinschaftliche Aufbereitung, Verarbeitung und Vermarktung von landwirtschaftlichen Produkten.

10. Die Entwicklung von Genossenschaften, die den Landwirten andere Dienstleistungen zur Verfügung stellen, wie z. B. die gemeinschaftliche Verwendung von landwirtschaftlichen Maschinen, Elektrifizierung, Viehzucht, tierärztliche Dienste und Schädlingsbekämpfungsdienste, Bewässerungsanlagen, Ernte- und Viehversicherung, sollte gefördert werden.

11. Zur Verbesserung der Beschäftigungsmöglichkeiten, der Arbeitsbedingungen und des Einkommens sollten landlose Arbeitskräfte, falls angebracht, unterstützt werden, sich freiwillig in Arbeiterwerkgenossenschaften zusammenzuschließen.

12. In Gebieten, in denen Agrarreformen durchgeführt werden, sollten landwirtschaftliche Genossenschaften verschiedener Ortschaften ermutigt werden, ihre Tätigkeiten zu vereinigen, sofern dies wirtschaftlich vorteilhaft ist.

13. Gebührende Beachtung sollte auch der Förderung anderer Arten genossenschaftlicher Tätigkeiten geschenkt werden, die es den Mitgliedern bäuerlicher Familien ermöglichen, eine Voll- oder Teilzeitbeschäftigung außerhalb der Landwirtschaft zu finden (z. B. im Handwerk, Heim- oder Kleingewerbe), oder die für eine angemessene Verteilung von Verbrauchsgütern sorgen und soziale Dienstleistungen erbringen, die der Staat nicht immer bereitstellen kann (z. B. in bezug auf Gesundheitswesen, Unterricht, Kultur, Freizeit oder Transport).

14. Der Austausch und die Verbreitung von Informationen über die Methoden, Möglichkeiten und Grenzen der Genossenschaften im Zusammenhang mit der Agrarreform sollten mit allen möglichen Mitteln gefördert werden, damit die gesammelten Erfahrungen der größtmöglichen Zahl von Ländern zugänglich gemacht werden können.

Stellungnahme der Bundesregierung zur Empfehlung 127

Die Empfehlung soll den Entwicklungsländern bei dem Aufbau ihrer Genossenschaften helfen. Für die Bundesrepublik Deutschland ist sie ebenso wie für andere Nichtentwicklungsländer nur insofern von unmittelbarer Bedeutung, als sie diese Länder auffordert, mit den Entwicklungsländern so eng wie möglich zusammenzuarbeiten und dort die Genossenschaften zu fördern (Abschnitt IV der Empfehlung).

Die Bundesrepublik Deutschland tut dies bereits seit längerer Zeit. So wurden im Rahmen der Technischen Hilfe

1. über zahlreiche Gutachten Hilfsmaßnahmen vorbereitet;
2. Regional-Entwicklungsplanungen ausgearbeitet, die auch die Gründung von Genossenschaften vorsehen;
3. Genossenschaftsberater zu Regierungen der Entwicklungsländer und zu örtlichen Stellen in diesen Ländern entsandt;
4. Hilfe bei der Gründung und dem Aufbau von Genossenschaften, vorwiegend im Agrarbereich, geleistet (auch im Rahmen kirchlicher Projekte);
5. Produktionsmittel (Saatgut, Dünger, Landmaschinen) an Genossenschaften geliefert.

Diese Aufgaben können größtenteils nur wahrgenommen werden, wenn eine genügende Anzahl fachlich und sprachlich geeigneter deutscher Fach- und Führungskräfte vorhanden ist. Sie zu ermitteln ist Aufgabe der zuständigen staatlichen Stellen in enger Zusammenarbeit mit dem Freien Ausschuß der deutschen Genossenschaftsverbände, dem die vier genossenschaftlichen Spitzenverbände angehören.

Hochschulabsolventen sowie Genossenschaftspraktiker verschiedener Fachrichtungen (Landwirtschaft, Gewerbe, Kreditwesen) werden seit 1962 in Seminaren der Genossenschaftsschulen Hohenheim und Hamburg-Sasel sowie in praktischer Ausbildung bei einzelnen Genossenschaften zum Genossenschaftsberater herangebildet, um Aufgaben in Entwicklungsländern übernehmen zu können. Andere Ausbildungskurse, die speziell für landwirtschaftliche Genossenschafter bestimmt sind, finden unter Mitarbeit des Raiffeisenverbandes und der Zentralstelle der Landwirtschaft der Deutschen Stiftung für Entwicklungsländer in Witzenhausen statt.

Genossenschafter aus Entwicklungsländern, die an deutschen Projekten mitwirken sollen (sog. „counterparts"), werden in Deutschland ausgebildet. Das geschieht für Führungskräfte auf höherer Ebene in Seminaren der Deutschen Stiftung für Entwicklungsländer, für Genossenschafter auf Universitätsebene im Genossenschaftsseminar der Universität Marburg und für Genossenschafter der mittleren Ebene in der Genossenschaftsschule Hohenheim. Außerdem werden Genossenschaftspraktikanten aus Entwicklungsländern seit Jahren unter Beteiligung der Deutschen Stiftung für Entwicklungsländer, der Konrad-Adenauer-Stiftung, der Friedrich-Ebert-Stiftung, der Carl-Duisberg-Gesellschaft und der deutschen Genossenschaftsverbände ausgebildet.

Um Lehr- und Anschauungsmaterial für die Ausbildung von Genossenschaftern und die praktische Leitung von Genossenschaften in Entwicklungsländern vorzubereiten, wurden mehrere Forschungsaufträge an deutsche Forschungsinstitute vergeben.

Mittelbar ist die von der Internationalen Arbeitskonferenz einstimmig angenommene Empfehlung für die Bundesrepublik Deutschland insofern von Bedeutung, als sie die Grundsätze wiedergibt, auf die sich die Mitgliedstaaten der Internationalen Arbeitsorganisation, also Staaten mit grundverschiedenen Wirtschaftssystemen und sozialpolitischen Vorstellungen, haben einigen können. Die Empfehlung enthält nichts, was mit der freiheitlichen Tradition des deutschen Genossenschaftswesens unvereinbar wäre. Sie bringt darüber hinaus mehrfach die freiheitlichen Elemente des Genossenschaftswesens deutlich zum Ausdruck.

Die Genossenschaften werden als freiwillige Zusammenschlüsse unter demokratischer Leitung gekennzeichnet (Nr. 12 Buchstabe a). Die staatliche Genossenschaftspolitik darf ihre Unabhängigkeit nicht antasten (Nr. 4). Dasselbe gilt bei finanziellen Hilfen von außen (Nr. 20 Abs. 2). Staatliche Hilfe bei der Einstellung und Entlohnung sachkundigen Personals oder dadurch, daß sachkundige Personen zur Anleitung und Beratung zur Verfügung gestellt werden, soll sich auf eine Anlaufzeit beschränken (Nr. 25). Soweit im übrigen Anleitungen gegeben und Ratschläge erteilt werden, ist auf die Selbständigkeit der Genossenschaften und die Verantwortung ihrer Mitglieder, ihrer Organe und ihres Personals Bedacht zu nehmen (Nr. 26).

Gesetzliche Bestimmungen, die die Genossenschaften diskriminieren oder ihrer Eigenart nicht Rechnung tragen, sollen aufgehoben werden (Nr. 10 Buchstabe a). Die Empfehlung fordert dagegen nicht, den Genossenschaften gegenüber anderen Unternehmensformen eine privilegierte Stellung einzuräumen.

Gesetzgeberische Maßnahmen sind aufgrund der Empfehlung nicht erforderlich.